

"Neptun" und die Wende. T. 1

Hückstädt, Harald

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hückstädt, H. (1992). "Neptun" und die Wende. T. 1. *Deutsches Schiffsarchiv*, 15, 175-208. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52556-8>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

»NEPTUN« UND DIE WENDE Teil I

VON HARALD HÜCKSTÄDT

Als ich am 29. März 1990 in Rostock eintreffe, scheint sich im Vergleich zu früheren Rostock-Besuchen auf den ersten Blick nicht allzuviel verändert zu haben. Es »riecht« noch überall nach DDR, aber die Kontrolle bei der Einreise ist keine Kontrolle mehr gewesen, die Aufnahme und der Empfang in der Neptunwerft sind überaus freundlich, offen, herzlich. Und das Erstaunlichste – ohne die geringsten Probleme, ohne Erlaubnis von »oben«, war am nächsten Tag eine Werftbesichtigung möglich, sogar mit Fotoapparat. Etwas muß also doch anders geworden sein!

Der Anlaß meiner Reise ist das von der Werft ausgerichtete Symposium »140 Jahre Eisenschiffbau in Rostock«, auch ein Novum in der DDR. Bisher hatte man sich für Geschichte nur interessiert, wenn es die der Arbeiterklasse oder der Partei war. Eisenschiffbau hätte nicht die geringste Chance gehabt. Was also hat sich verändert?

Die Neptunwerft und mit ihr das gesamte Kombinat Schiffbau der DDR standen auf einmal unvermittelt vor der Frage, wie sie sich einem internationalen Wettbewerb im überbesetzten Bereich Schiffbau stellen sollten. Da traf sich das obengenannte Jubiläum gut, zumal man auch noch im gleichen Jahr auf 100 Jahre Neptunwerft würde zurückblicken können. Die Gelegen-



heit, die eigene Firma nach 40 Jahren Stillschweigens der Öffentlichkeit vorzustellen und dabei auf die vollbrachten Leistungen hinweisen zu können, durfte nicht ungenutzt vorübergehen.

Indessen, wie sieht es wirklich aus? Was geht im Betrieb vor sich? Was denken die Mitarbeiter? Wie ist es mit den Arbeitsplätzen? Das alles ist in turbulenten, ja revolutionären Zeiten nicht so genau zu orten. Aber je mehr die Ereignisse in die Vergangenheit rücken, umso schwieriger wird es, sie noch richtig zu überblicken, zu werten, Wahrheit und Legende zu trennen. Versuchen wir deshalb, uns ein Bild von den letzten eineinhalb Jahren auf der Rostocker Neptunwerft zu machen. Quellen sollen das WERFTECHO, die Zeitung der Werft, und die Tagespresse sein. Zugegeben – die reine Wahrheit wird dabei auch nicht immer heraus schauen. Dennoch soll der Versuch gewagt werden.

Um eine Vorstellung zu haben, wie sich das Unternehmen im Frühjahr 1990 selbst versteht, lassen wir den Text sprechen, mit dem die Neptunwerft im letzten Sammelprospekt des Kombinati Schiffbau vorgestellt wird:

Im Rahmen des Neubauprogramms nach 1945 baute die Werft zunächst 179 Logger, denen die großen Frachtschiffserien vom Typ KOLOMNA (19), ANDISHAN (46), ILRI/BARI (20), POVENEZ (40), PIONIER (32), ROSTOCK (19) und POSEIDON (43) folgten. Daneben zeugen solche Erzeugnisse wie Forschungs-, Schul- und Spezial-Hebeschiffe für die Sowjetunion sowie drei Eisenbahnfähren für die Deutsche Reichsbahn vom Leistungsvermögen der Neptunwerft.

Besonders hervorzuheben ist die Mehrzweck-Frachtschiffserie vom Typ NEPTUN, von der im Zeitraum von 1970 bis 1985 53 Objekte für Auftraggeber aus 12 Ländern und der DDR geliefert wurden. Der Schiffstyp NEPTUN ist ein anschauliches Beispiel dafür, wie auf die veränderten Bedingungen des Weltmarktes, auf neue Umschlagtechnologien und auf unterschiedliche Vorschriften und Forderungen der wechselnden Auftraggeber reagiert wurde, ohne das Grundkonzept aufzugeben.

Die Neptunwerft verfügt über einen leistungsfähigen Reparatursektor mit zwei Schwimmdocks für 8000 t bzw. 2700 t Tragfähigkeit, Slipanlagen und weitere technische Anlagen, wie z.B. Gerätesysteme für die mechanische Entrostung und Konservierung im Dock.

Der Text klingt nicht schlecht. Die Werft ist flexibel und hat sich keineswegs nur auf den Bau relativ einfacher Standardfrachtschiffe beschränkt.

Im WERFTECHO, der Werkszeitung der Neptunwerft, die bereits im 42. Jahrgang erscheint, wird am 19. Januar 1990 über die Zukunftsvorstellungen des Betriebes berichtet. Der Generaldirektor (des Kombinati Schiffbau), Jürgen Begemann, hatte am 10. Januar eine sog. Planinformation abgehalten und sagte bei dieser Gelegenheit:

Unsere Ausgangsposition für das neue Planjahr ist günstig. So gehört unser Kombinat Schiffbau zu den wenigen Kombinat des Ministeriums für Maschinenbau, die die Produktionsleistung gehalten und den Plan erfüllt haben. Ich möchte mich bei allen für die positiven Aktivitäten und Vorschläge bedanken und auch bei denen bedanken, die gegenwärtig dabei sind, diese Vorschläge und Hinweise in die Praxis zu überführen, was ja nicht so einfach ist, wie sich schon in den ersten Wochen der Verwirklichung zeigt.

Der Planentwurf der Neptunwerft für 1990 wird unter den gegenwärtigen Bedingungen bis 31. Januar 1990 erarbeitet. Dazu gehen wir von den bisher abgestimmten uns 1990 zur Verfügung stehenden Arbeitskräften aus.

Man muß zwischen den Zeilen lesen, um herausfinden, daß hier nicht mehr alles so ist wie früher. Die Ereignisse der Wende, soweit sie die Arbeit auf der Werft betreffen, werden als positive *Aktivitäten und Vorschläge* bezeichnet, deren Verwirklichung *nicht so einfach* sei. Respekt vor dieser Formulierung! Auch die bald brandaktuell werdende Frage der Rationalisierung durch Arbeitskräfteabbau wird, etwas versteckt, bereits aufgegriffen. Man geht *von den bisher abgestimmten Arbeitskräften* aus, also wohl von denen, die man vorher hatte.



Abb. 2 Die Neptunwerft im Nov. 1988 vom Kabutzenhof aus. Fünf Reparaturschiffe sind zu sehen, von links nach rechts: MS EISENBERG der DSR; ein Versorger der Volksmarine vom Typ KÜHLUNG, im Dock ein sowjetisches Trailerschiff der KOMPOZITOR-Klasse (auf der NW erbaut); ein Fahrzeug der Volksmarine und ein Fischereischiff. (Foto: Hückstädt)

Im übrigen herrscht noch immer der Plan (an dessen Stelle ist ja zu diesem Zeitpunkt auch noch nichts anderes getreten), und der sieht vor, daß 1990 fünf Schiffe abgeliefert werden: für die Sowjetunion die Hebeschiffe Nr. 146, 147, 148 und der Bagger 117 sowie für Liberia das erste Schiff der neuen Serie MPC 900 (Multi Purpose Carrier) mit der Baunummer 461. Zum Stapellauf kommen in diesem Jahr: die MPC's Nr. 461, 462 und 463 und die beiden Bagger 118 und 120.

Und dann folgt noch eine Formulierung, die es nur hier geben kann: *Erste Bewährungsprobe wird ... der Stapellauf des MPC »Neptun 900« am 16. Februar sein. Für die Sicherung dieses Termins gilt es nun, alle Kräfte einzusetzen. Das muß ... unsere Ehre als Neptunwerft sein.*

Generaldirektor Begemann sorgt sich in diesen Tagen nicht nur um den Plan der Neptunwerft, sondern auch um die Zukunft der Stadt Rostock – er schlägt vor, sie in eine »Freie und Hansestadt Rostock« zu verwandeln. Welche Konsequenzen das Wort »frei« hat, ist ihm (und sicher auch anderen) dabei nicht ganz klar; man ist in diesen Tagen frei von allem und vielem, ja sogar von den Verkehrsregeln, wie die sprunghaft ansteigenden Unfallzahlen zeigen.

Aber die Planinformation ist für den Großteil der Neptunwerker vielleicht gar nicht so wichtig. Das werden »die da oben« schon richten. Im Klubhaus der Werft beginnt nämlich heute, am 19. Januar, das »Volksfest der Begegnung Rostock–Bremen«. Bremen ist bekanntermaßen die Partnerstadt Rostocks. *Nach dem mißglückten Willkommenswochenende, schreibt das WERFTECHO¹, das viele BRD-Bürger nach Wegfall des Visa- und Zwangsumtausches in unserer Stadt spontan zu erleben hofften, werden sie nun am 19. Januar von Tausenden erwartet.* Ein Volksfest ist geplant, welches die sonst um diese Zeit stattfindenden Faschingsveranstaltungen mit einbezieht. Das Volkstheater gibt zwei zusätzliche Vorstellun-

gen, das Intime Theater ein Puppenspiel, mit freiem Eintritt für Bremer Bürger, und so geht es fort mit den Veranstaltungen.

Und schließlich findet an diesem Wochenende auch noch das 15. Rostocker Hallenturnier im Fußball statt (»Auf zum Hallenspektakel!«).

Doch das schönste Wochenende geht vorüber. In der Werft wird es vom 1. Februar an wieder eine betriebliche Gewerkschaftsleitung geben.² Schon im Januar waren Kontakte zwischen der IG-Metall in der Werft und der IG-Metall Bremen geknüpft worden, und man hatte beschlossen, vom 15. bis 18. Februar ein gemeinsames Seminar in einer Bremer Schulungsstätte abzuhalten. Vorgesehene Themen waren:

1. Aufbau, Ziele und Arbeitsweise der IG-Metall der BRD;
2. Grundzüge der Betriebsverfassung;
3. Grundzüge des Tarifrechts.

Eine Art Nachhilfeunterricht also, der dringend erforderlich ist, denn die Begriffe verwirren sich:

*Was wollen wir: Betriebsrat oder Gewerkschaft? Überall steht diese Frage im Mittelpunkt der Diskussion. Dabei besteht jedoch große Unklarheit über die Aufgaben und Rechte der Betriebsräte in der BRD.*³

Weltschiffbaubilanz 1989:

DDR gehört zu den zehn führenden Schiffbauländern

In der nunmehr vorliegenden Jahresübersicht des Lloyd's Register of Shipping London für das Jahr 1989 wird die gesamte Weltschiffbauleistung mit 1593 Schiffen und einer Vermessungstonnage von insgesamt 13 236 169 GT ausgewiesen. (Die Statistik erfaßt nur Schiffe mit eigenem Antrieb und einer Mindestvermessung über 100 GT).

Die zehn führenden Schiffbauländer der Welt sind danach:

	Anzahl der Schiffe	Vermessungs- tonnage	prozentualer Anteil
1. Japan	640	5 364 600	40,5
2. Südkorea	102	3 101 566	23,4
3. China	20	325 719	2,4
4. Taiwan	9	404 892	3,0
5. Jugoslawien	26	498 716	3,8
6. BRD	54	430 845	3,2
7. Dänemark	33	342 960	2,6
8. Italien	35	327 202	2,5
9. Rumänien	17	307 331	2,3
10. DDR	33	287 185	2,2

Bezogen auf die Erzeugnisgruppe **Fischereischiffe** belegt der DDR-Schiffbau den ersten Platz vor Finnland und Japan.

In der Position **Stückgut- und Mehrzweckfrachtschiffe** erreicht der DDR-Schiffbau hinter Japan den zweiten Platz, gefolgt von der VR China.

Anmerkung:

Die Neubauleistung der DDR-Werften, nach eigenen Angaben mit 37 Schiffen und 300 085 GT Bruttotonnage, liegt etwas höher als die von Lloyd's, da in deren Statistik nur seegehende Schiffe berücksichtigt werden.

Dieter Strobel

Abb. 3 WERFTECHO vom 27. April 1990

Erwin Kleba, 1. Stellvertreter des Generaldirektors
des Kombines Schiffbau:

Effektiver und flexibler

Auf vielfältige Kundenwünsche einstellen

Abb. 4 WERFTECHO vom 30. März 1990

Aber es gibt so vieles, was getan, geändert, gelernt werden muß. Da veröffentlicht das WERFTECHO⁴ unter der Überschrift *JUNGFRAÜLICH – DOCH SCHON SCHROTT* eine Geschichte von nagelneuen Blechen in Tonnenmengen, die im Schrottcontainer liegen. Sie stammen aus der Kühlmöbelproduktion. Eine dringende Nachfrage über diese scheinbare Verschwendung fördert folgende Kommentare zu Tage:

Es gibt den täglichen Kampf um Rest- und Nutzteile-Verwertung, denn das von EKO [Eisenhüttenstadt] angelieferte Material bereitet einiges Kopfzerbrechen. Oberflächenfehler und Untertoleranz sind an der Tagesordnung. So setzt bereits bei den Kühlmöbelbauern die Gütekontrolle große Mengen außer Gefecht ...

Aus dem aus der Sowjetunion zur Zeit gelieferten Walzmaterial lassen sich keine einwandfreien Bleche walzen, ist zu erfahren ...

Die Feinblechschlosserei fordert mit Nachdruck, daß endlich bereits bei Materialeingang die Gütekontrolle erfolgt. Weil das nicht geschieht, kommt es häufig zu Zwangspausen in der Fließ- und Serienproduktion, weil an der Schere erst noch Platte für Platte geprüft und evtl. aussortiert werden muß. Das bedeutet sinkende Arbeitsproduktivität und Durchführung von Sonderschichten zum Aufholen eingetretener Lieferrückstände ...

Und noch an einer anderen Stelle drückt der Schub: Die in Waggonen ins Werftgelände transportierten Bleche lagern nach ihrem Eintreffen noch wochenlang im Plattenlager, wo sie jedem Wetter ausgesetzt sind und stark rosten. Das ist ein unhaltbarer Zustand!

In der Tat, da kann man nur zustimmen. Dinge dieser Art erfährt man jetzt öfter durch das WERFTECHO, was früher sicherlich nicht der Fall war. Überhaupt ist das Blatt zu einem Diskussionsforum für alle am Umbau der Werft beteiligten Gruppen geworden, für die Werksleitung ebenso wie für die Gewerkschaft und die Mitarbeiter.

Am 18. März findet die Wahl zur neuen Volkskammer statt. Die DDR hat jetzt endlich eine demokratisch gewählte Volksvertretung. Wer nun aber glaubt, damit habe sich alles zum Besseren gewendet, der sieht sich getäuscht. Die Chefs in den Betrieben sind noch immer die alten, die Denkweisen auch, äußerlich durch ein paar flotte Sprüche verbrämt.

Indessen ist die Zeit des Nur-Abwartens inzwischen doch vorbei. In Übereinstimmung mit dem zentralen Runden Tisch hat noch die Regierung der DDR unter Krenz am 1. März 1990 eine Verordnung erlassen, die vorsieht, daß alle Kombinate, Betriebe und Einrichtungen sowie wirtschaftsleitende Organe in Kapitalgesellschaften umzuwandeln sind, wobei *als konkrete Form Aktiengesellschaften oder die GmbH vorgesehen werden*.

Nun sind die Betriebe der DDR aber Volkseigene Betriebe und haben mithin keine Kapitalgeber oder Aktionäre. Bis zur Klärung jedes einzelnen Falles wird deshalb am 15. März 1990 die Institution der Treuhandanstalt geschaffen, welche die Verwaltung und Umwandlung des Volkseigenen Vermögens übernimmt. Im Beschluß der DDR heißt es weiter⁵:

Mit Wirkung vom 16. März 1990 sind die derzeitigen Leiter der Betriebe, Generaldirektoren und Betriebsdirektoren mit der Wahrnehmung der Aufgaben zur Umwandlung der volkseigenen Kombinate und Betriebe beauftragt.

Ob sich da nicht der Gedanke an den Bock aufdrängt, den man zum Gärtner gemacht hat?

Die gleiche Vorstellung haben wohl auch Vertreter der Mitarbeiterschaft, die im WERFT-ECHO⁶ zu Wort kommen:

KOLLEGEN, SEID WACHSAM!

Was gestern noch richtig war, steht heute in Frage.

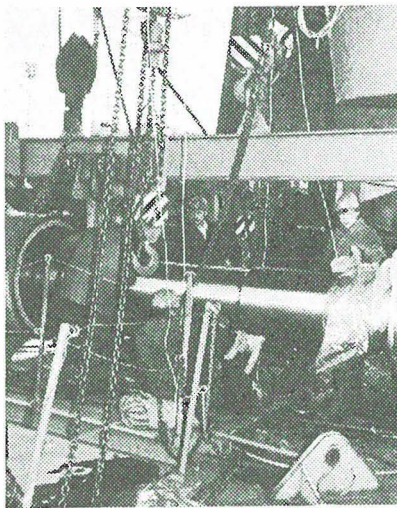
Zur Zeit ist die Situation in den Leitungsstrukturen der Gewerkschaft (und da kann man die IG-Metall nicht ausschließen) durch eine hochgradige Konzeptionslosigkeit gekennzeichnet. Während sich die Betriebs- und Kombinateleitungen nicht zuletzt aufgrund des Wahlergebnisses vom 18. März sehr schnell mit Unterstützung westdeutscher Unternehmer- und Finanzberaterstellen neu profilieren (leider nicht mit neuen Gesichtern), treten wir Gewerkschafter auf der Stelle und erwarten die Dinge, die auf uns zukommen.

Und was wird auf uns zukommen, speziell auf uns in der Neptunwerft?

Herr Begemann, der auch in Zukunft unser Betriebsdirektor sein wird (bleibt die Frage: Durch wen legitimiert?), ist da sehr aktiv:

- Am 6. April wird der Unternehmerverband Nord gegründet.
- Bis 30. Juni erfolgt durch die im Betrieb tätigen Unternehmensberatungen Hamburg und Wirtschaftsprüfung Bremen die Beschlußvorbereitung zur Gründung einer NW-Aktiengesellschaft.
- Diese AG soll ab 1. September arbeitsfähig wirksam werden.

Propellerwelle für MPC „Neptun 900“ (461)



Präzisionsarbeit mit schweren Brocken: Beim 1. MPC „Neptun 900“ (461) wird hier von den Mitarbeitern des Kollektivs Ziemeł die Propellerwelle eingeführt. Konzentration und fachliches Können werden do verlangt. Schließlich geht es um Qualitätsarbeit. Text und Foto: Fiete Senk

Abb. 5 WERFTECHO
vom 6. April 1990

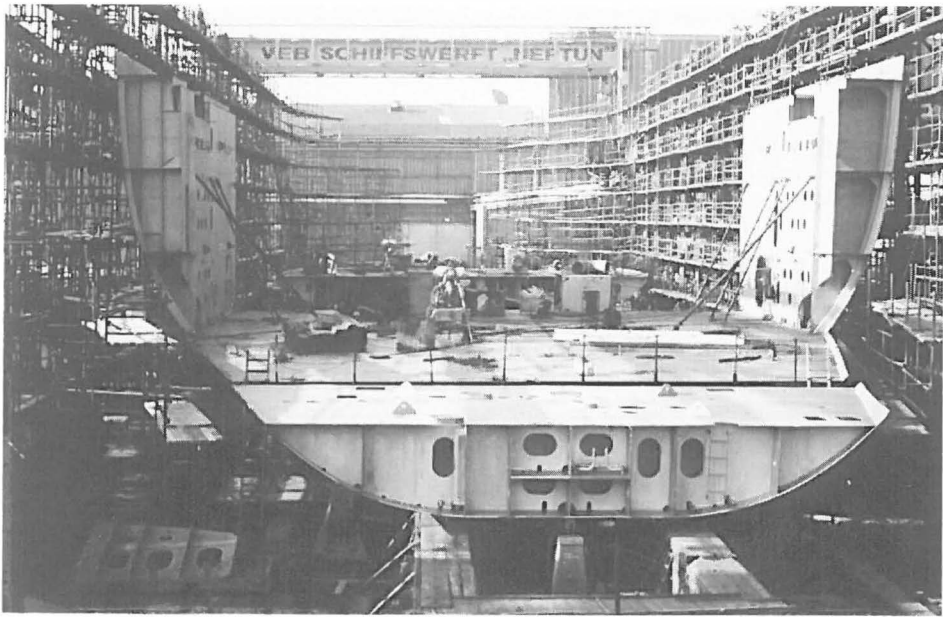


Abb. 6 Hier wächst Nr. 462 vom Typ MPC-900 heran (PROSPERITY). (Foto: Hückstädt, März 1990)

- Struktur des Aufsichtsrats sichert das Mitbestimmungsrecht der Arbeitnehmer durch vier gewählte Vertreter (Vorschlag der Betriebsleitung).

Das sind nur einige bekanntgewordene Fakten. UNBEKANNT BLEIBEN BISHER ALLE FRAGEN DER SOZIALEN ABSICHERUNG, z.B. eine Konzeption zur Sicherung der Arbeitsplätze.

Nur zu deutlich spricht aus diesen Zeilen die Befürchtung, wieder im alten Stil über den Tisch gezogen zu werden, diesmal noch verstärkt durch das Gefühl der eigenen Unterlegenheit und Uninformiertheit. Mit im Bunde scheint dabei die westdeutsche Wirtschaft zu sein. Hier tritt latent bereits die Befürchtung auf, die später im Begriff des »Plattmachens« gipfelt.

Der Generaldirektor sieht sich veranlaßt, öffentlich zu den drängenden Fragen Stellung zu nehmen. *KLARER KURS FÜR UNS IM SCHIFFBAU – GENERALDIREKTOR JÜRGEN BEGEMANN STELLT SICH NOCH EINMAL DER BELEGESCHAFT WÄHREND EINER FRAGESTUNDE – ES GIBT KEINEN ANLASS FÜR SOZIALE ÄNGSTE – MARKTLAGE STABIL.* So lautet der Aufmacher des Interviews.⁷ Direktor Begemann erläutert, er habe

- Arbeitsgruppen zur inhaltlichen Vorbereitung der Umwandlung und Entflechtung des Kombinats und zur inhaltlichen Neuprofilierung und Strukturierung (Originalformulierung Begemann) berufen.
- Die Arbeitsgruppe zur Umwandlung des Kombinats werde von ihm persönlich geleitet.
- Alle Betriebe und Bereiche hätten sich dafür ausgesprochen, den jetzigen Kombinatsverband Schiffbau zu erhalten und in einer sog. Holding-Gesellschaft zusammenzufassen. Als Rechtsform halte man dabei eine Aktiengesellschaft für zweckmäßig, die evtl. den Namen »Deutsche Schiffbau- und Maschinenbau AG« erhalten werde.
- Für die Umsetzung dieser Beschlüsse schlage man vor, dies zum 1. Juni 1990 abzuschließen, d.h. vor der geplanten Wirtschafts- und Währungsunion. Der Grund für diesen Termin sei

unter anderem, daß die erforderliche Abschluß- und die anschließende Eröffnungsbilanz noch in Mark der DDR durchgeführt werden könne. Dabei hätte man die Möglichkeit, frühere Kredite, also sog. Altlasten, bei der Währungsunion zum Ausgleich bzw. zur Aussonderung vorzuschlagen.

- Man könne dann am Stichtag der Währungsunion mit umbewertetem Vermögen auftreten. Zu diesem Zweck sei seit einigen Wochen die Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft Fides und das Rechtsanwaltsbüro Scherzberg und Undritz für das Kombinat tätig.

Begemann erläutert dann die Struktur von Vorstand und Aufsichtsrat der neuen Aktiengesellschaft. Er erklärt, daß die Neptunwerft selbst unter Leitung des bisherigen Direktors für Produktion, Reinhard Straub, in eine Kapitalgesellschaft umgewandelt werde, die »Schiffs-werft Neptun AG« heißen solle.

Zur Frage der Sicherheit der Arbeitsplätze sagt Begemann⁸:

Die wirtschaftlichen Interessen des Kombinats, jeder Werft und der Betriebe müssen in Übereinstimmung gebracht werden mit denen ihrer Belegschaft. Dabei steht die Sicherung der Arbeitsplätze vorne an.

Ein Gesundschrumpfen kommt für uns genauso wenig in Frage wie der Ausverkauf unserer Werften und Betriebe. Alle hier im Umlauf befindlichen Zahlen über angebliche Entlassungen entbehren jeglicher Grundlage. Das muß ich hier nochmals ganz deutlich erklären. Ich wiederhole an dieser Stelle nochmals meine grundsätzliche Haltung zu dieser Problematik: Ich lehne es ab, Effektivität über Entlassungen zu erreichen. Dieser Weg steht für mich auch im Zusammenhang mit der Entflechtung des Stammbetriebes nicht zur Diskussion.

Das ist natürlich, was die Belegschaft hören will; ob sie es glaubt, ist eine andere Frage. Begemann schränkt allerdings ein, daß es im Rahmen von Umstrukturierungen zukünftig



Abb. 7 Kennzeichnung eines Wahl-Lokals an Bord eines Schiffes. (Foto: Hückstädt, März 1990)

Positionspapier

Am Mittwoch dieser Woche übergab Generaldirektor Jürgen Begemann auf einer Pressekonferenz den Medien das Positionspapier des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik zur „Stellung der deutschen Werften im internationalen Wettbewerb“.

Das Positionspapier fußt auf einer gemeinsamen Analyse des deutschen Schiffbaus prognostiziert die Nachfrage im Weltschiffbau bis zum Jahre 2000, informiert über die Auslastung der Kapazitäten und stellt Selbsthilfemaßnahmen der Werften sowie staatliche Maßnahmen zur Zukunftssicherung der Werften vor. Es veranschaulicht zugleich die Notwendigkeit staatlicher wirtschaftspolitischer Regelungen.

Dieser Standpunkt wurde am 15. Mai auch den Regierungen der DDR und BRD zugeleitet. Redaktion

Abb. 8 WERFTECHO vom 18. Mai 1990

Wie die Situation in der Reparaturabteilung WRF des Fischkombinates seit geraumer Zeit ist, darüber informierte Generaldirektor **Jürgen Bege**mann auf der Belegschaftsversammlung vor Ostern im Klubhaus:

„Aufgrund der Reduzierung der Fischerei-Flotte und des Rückganges von Reparaturen erklärte das Fischkombinat ohne vorherige Ankündigung, daß unsere Reparaturkapazität am Standort Marienehe nicht mehr benötigt wird. Anfallende Hafenreparaturen sollen künftig mit eigenen Kräften ausgeführt werden. Diesen Standpunkt des Fischkombinates, der für uns weitreichende Konsequenzen nach sich zieht, haben wir aus der Betriebszeitung des Fischkombinates zur Kenntnis genommen. Ich halte eine solche Arbeitsweise für untragbar, was ich auch dem GD des Fiko deutlich gesagt habe. Das bedeutet, daß die dort tätigen Kolleginnen und Kollegen schrittweise in diesem Jahr in die Hauptwerft überführt und sinnvoll in den Produktionsprozeß eingegliedert werden müssen.

Abb. 9 WERFT-
ECHO vom 27. April
1990



Abb. 10 BAGERMEISTER GRUSCHIN am Ausrüstungskai. (Foto: Hückstädt, März 1990)



Abb. 11 Hebeschiff Kitt 143 an der Werft in Ausrüstung (über die Nr. besteht Unklarheit, da sie zwar an der Bordwand zu lesen ist, in der Ablieferungsliste aber nur 148 auftaucht). (Foto: Hückstädt, März 1990)

auch nicht mehr benötigte Arbeitsplätze geben werde (das soll schneller kommen, als man denkt). Hier müßten Um- und Weiterbildungsmaßnahmen einsetzen sowie die vom Staat eingeräumten Möglichkeiten des Vorruhestandes genutzt werden. Aber solche Bemerkungen hört wohl nicht jeder.

Aus heutiger Sicht wissen wir, daß dies nichts als eine Beruhigungsrede ist, wobei die Frage offenbleibt, ob Begemann sie wider besseres Wissen hält. Immerhin existiert zu dieser Zeit die DDR noch, ist die Zukunft ungewiß.

Zu seinem Namensvorschlag für die neue Holding ist anzumerken, daß dies genau der Name der in den zwanziger Jahren von der AG-Weser in Bremen aus gegründeten DESCHIMAG ist, einer Gesellschaft, die damals neben anderen Werften auch die marode AG-Neptun aufkaufte, um sie stillzulegen. Nur um Haaresbreite entging sie diesem Schicksal. Erst Hinweise aus dem Mitarbeiterkreis machen Herrn Begemann auf diesen Mißgriff aufmerksam, dessen Omen einer Katastrophe gleichgekommen wäre. Durch Vertauschung der Begriffe »Schiffbau« und »Maschinenbau« bringt man die Sache mehr schlecht als recht in Ordnung.

Nun wird alles davon abhängen, ob der Betrieb in Zukunft gefüllte Auftragsbücher hat, um für alle Beschäftigten Arbeit zu beschaffen, von der Rentabilität nicht zu reden.

Klaus Woldtman, Abteilungsleiter Schiffselektrik:

Nur Qualität und Termintreue sichern unsere Arbeitsplätze

Abb. 12

Helmut Eggers, Abteilung WFT:

Wir Takler halten Wort

Auch in schwierigen Situationen beim Bau von Schiffen – wie bei der Fertigstellung von Bagger 117 – halten wir Takler Wort und Termine. Unser Kollektiv hat schon immer klare Vorstellungen von der Arbeit und vom Schaffen von Werten

gehabt. Wir meinen, gerade jetzt ist Leistung entscheidend.

Aus diesem Grunde konnte das Auftakeln der Eimerleiter des Baggers 117, die Vorbereitung zur Probefahrt, die Probefahrt selber sowie das Abtakeln der Eimerleiter in kürzester Zeit vollbracht werden.

Abb. 13

Direktor Reinhard Straub auf der Mai-Planinformation:

Zeitsoll ist erfüllt

Kräftig angepackt in den letzten Wochen haben die Mitarbeiter des Schiffsneubaus – und nicht nur sie! Was dabei herauskam, verkündete Reinhard Straub, Stellvertreter des GD und Direktor für Produktionsdurchführung, auf der Mai-Planinformation am 9. Mai in der Werftkantine: Der Plan im April wurde mit 119,7 Prozent erfüllt. Damit ist ein Jahres-

anteil von 32,8 Prozent geschafft. Erstmals wurde das Zeitsoll erfüllt!

Zweifelloos ein Resultat zielstrebigender Arbeit in der Produktion und Produktionsvorbereitung, das Anerkennung verdient. Besonders der Schiffsneubau hat den Plan weit überboten. Lesen Sie auch Seite 4/5. Red.

Abb. 14

Gerade hier zeichnen sich jedoch schon zukünftige Probleme ab. Die Werft baut ja nicht nur neue Schiffe, sie hat auch einen großen Reparatursektor, dazu eine Reparaturzweigstelle in Gehlsdorf, die hauptsächlich für die Volksmarine arbeitet, und einen Reparaturstützpunkt im Fischkombinat in Marienehe. Bei den Reparaturauftraggebern, der Deutschen Seereederei, der Volksmarine und dem Fischkombinat, stehen aber ebenfalls große Veränderungen ins Haus. Die Seereederei wird sich in den nächsten Monaten von einem großen Teil ihrer veralteten Tonnage trennen (und gerade die ist ja besonders reparaturträchtig), die Volksmarine befindet sich in Auflösung, und das Fischkombinat sieht gleichfalls seinem Ende entgegen.

Und dann gibt es immer wieder Schwierigkeiten von der für die Planwirtschaft typischen Art, wo sich Neubauten vielleicht planen lassen, aber die Flexibilität bei plötzlich auftretenden, nicht eingeplanten Umständen einfach nicht vorhanden ist. Im Reparaturstützpunkt beim Fischkombinat sieht das so aus:

Probleme mit der Termineinhaltung bei Schiffsreparaturen in der Zweigstelle Fischkombinat gibt es nach wie vor. Woran liegt das, wollten wir (die Zeitungsredaktion) wissen und fragten Hannes Rüdiger, Hauptabteilungsleiter Schiffsreparaturen:

Das kann ich leicht beantworten (sagt dieser). Zum Beispiel müssten wir jetzt mit Hochdruck auf ROS 331 (LUDWIG TUREK) arbeiten. Das Schiff hat den Fertigstellungstermin 28. Mai.

Wir können jedoch nicht arbeiten, weil die Neptunwerft einen enormen Verzug bei der Durchführung ihrer Schiffbauarbeiten hat. Hinzu kommt, daß das Schiff eine extrem lange Dockliegezeit in Anspruch genommen hat. Wir wissen also heute schon, daß der Termin nicht realisierbar ist und trotzdem können wir nicht darauf arbeiten. Das gilt für unsere eigene Werkstatt. Denn erst wenn die Werft mit ihrer Arbeit fertig ist, können wir mit den Elektrikern, Hydraulikern, der Baaderwerkstatt usw. einsteigen.

So ist in der letzten Zeit eine recht komplizierte Lage entstanden, weil wir einmal soviel Arbeit haben, daß wir viele Überstunden machen müßten und kurze Zeit später ist die Situation da, daß wir Arbeit suchen und für andere Bereiche, z.B. an Land, arbeiten müssen, weil wir, wie angeführt, auf ROS 331 nicht arbeiten können.

Im Rahmen der Umstellung ist entschieden, daß solche Großreparaturen wie bisher nicht mehr durchgeführt werden, weil sie ökonomisch nicht vertretbar sind.

Kann man die »objektiven« Schwierigkeiten der Werft eindringlicher schildern?

Greifen wir den Ereignissen etwas voraus und melden wir gleich an dieser Stelle, daß die Tage dieses Stützpunktes gezählt sind¹⁰:

Fischfang Rostock hat den Vertrag über die Nutzung seiner Anlagen durch die Neptunwerft im Territorium des Fischfang Rostock aufgekündigt und hält dies auch weiterhin aufrecht. Die Auftragsituation ist so, daß von uns nach der geplanten Ablieferung des Objektes 331 am 20. Juli nur noch am Objekt 333 [EHM WELK] Reparaturleistungen zu erbringen sind, die im August abgeschlossen werden.

Dementsprechend fordert Fischfang Rostock, daß die Neptunwerft den Reparaturstützpunkt ab September auflöst. Die Grundflächen und Kais werden vom Fischfang Rostock für die Neubildung von vier Betrieben benötigt, die aus dem ehemaligen Fischkombinat hervorgehen.

Aber auch im Zweigbetrieb in Gehlsdorf läuft nicht alles so, wie es sein soll, und auch hier sind es die kurzfristigen Veränderungen und Abweichungen vom Plan, die alles durcheinander bringen¹¹:

Im Bereich IV-Gehlsdorf der Werft wird seit über zehn Jahren für den Schiffstyp 89 die Außenhaut-Unterwasser-Linie-Reparatur durchgeführt. Dafür wurde ein Festpreis vereinbart. Dabei wird das Schiff aufgeslipt und – als Hilfe für die Entrostung etc. – mit einer Stellage versehen.

Jeder, der an der Reparatur beteiligt ist, kennt Aufgabenbereich und die zeitliche Reihenfolge der Arbeiten. Durch dieses Zusammenspiel aller Beteiligten ergaben sich Möglichkeiten zur Einsparung an Arbeitszeit und Material. Es konnte somit nur durch witterungsbedingte Einflüsse zu Störungen im Reparaturablauf kommen.

Am 13. Juni wurde Objekt 89/104 aber im Dock aufgelegt! Zu diesem Zeitpunkt waren alle Aufträge geschrieben und das benötigte Material durch WRV errechnet. Jeder im Reparaturbereich Beschäftigte weiß, daß Dockkosten höher liegen als Slipkosten. Jetzt kommt zusätzlich die technologische Umsetzung der Aufträge durch WRRV. Laut dessen Aussage sind die errechneten Arbeitszeit- und Materialwerte kaum für die Hauptwerft nutzbar, da dort dieser Schiffstyp bisher nicht repariert wurde.

Es müssen Abdeckungen für spezielle Baugruppen erst gebaut werden, welche im Bereich 4 lange genutzt werden. Die Pallungen müssen im Dock extra angepaßt werden. Zusätzlich kommt eine Fremdfirma zur Entrostung der Außenhaut zum Einsatz. Diese Arbeiten werden aber nicht für ein Dankeschön und den normalen Werftlohn erledigt!

Für die Schiffbauer auf der Neptunwerft geht die Arbeit trotz aller Diskussionen und Ungewißeiten weiter.

Am 16. Februar 1990 läuft als erstes MPC-900-Schiff die Baunummer 491 vom Stapel und wird auf den Namen SERENITY getauft: Auftraggeber ist die Tucker International Maritime

So, wie's ist, wird's nicht mehr bleiben

Neue Maßstäbe, Wertvorstellungen, Wünsche / Herrscht Ruhe vor dem Sturm?

In den Protokollen der Kollektive zum „Plan '90“ standen manche Themen schon zum soundsovielten Male auf dem Papier. Alle Jahre wieder. Das nervte. So wurden viele Forderungen Mitte 1989 entsprechend aggressiv aufgeschrieben oder in solcher Weise vorgefragt...

Monate sind seitdem vergangen. Alle bisherigen Maßstäbe, Wertvorstellungen und Wünsche bekommen andere Dimensionen, müssen neu durchdacht werden. Genau das haben wir vor. Diesmal geht es um die Kantinenversorgung, der wir in unserer Mitte den Nerv fühlen wollen. Ein sehr sensibler Bereich in

der Vergangenheit, wie wir wissen. Die nicht funktionierende Planwirtschaft hatte auch zu Deformationen in Handel und Versorgung geführt. Und die gilt es heute immer noch zum Teil in umfangreichen Warensortiments- und Dienstleistungslücken. Wir beobachten aber auch eine Abwartehaltung, das Verharren darin und weiteren Rückgang in der Attraktivität auf der Strecke Pausenangebot. Oder sehen wir uns der sogenannten Ruhe vor dem Sturm gegenüber, wenn der große Boom einsetzt und bundesdeutsche Anbieter uns mit leckerer Pausenversorgung zu schütten?

Abb. 15 WERFTECHO vom 11. Mai 1990

Wirtschaftsverbund mit großem Potential: DMS und ihre 24 Unternehmen

Eine Konzernholding mit 24 Tochterunternehmen wurde — wie „Werftecho“ vorige Woche berichtete — mit Wirkung vom 1. Juni 1990 gebildet.

Diese tritt in der Gesellschaftsform einer Aktiengesellschaft unter dem Namen Deutsche Maschinen- und Schiffbau AG mit 24 selbständigen GmbH auf dem nationalen und internationalen Markt auf.

Unsere Übersicht zeigt die 24 Tochterunternehmen der DMS:

1. Warnowwerft GmbH
2. Volkswerft GmbH
3. Mathias-Thesen-Werft GmbH
4. Schiffswerft „Neptun“ GmbH
5. Peene-Werft GmbH
6. Dieselmotorenwerk Rostock GmbH
7. Kühlautomat Berlin GmbH
8. Maschinenbau Halberstadt GmbH

9. Schiffselektronik Rostock GmbH
10. KGW Schweriner Maschinenbau GmbH
11. Elbwerft Boizenburg GmbH
12. Gießerei und Maschinenbau Torgelow GmbH
13. Schiffswerft Rechlin GmbH
14. Isolier- und Klimatechnik Schiffbau GmbH
15. Dampfkesselbau Dresden-Uhlgau GmbH
16. Schiffsanlagenbau Barth GmbH
17. Roßlauer Schiffswerft GmbH
18. Informationssysteme und DV-Consulting GmbH Rostock
19. Schiffssommerz GmbH
20. Schiffswerft Oderberg GmbH
21. Ingenieurtechnik und Maschinenbau GmbH
22. Schiffbau-Versuchsanstalt Potsdam GmbH
23. Institut für Schiffbautechnik und Umweltschutz GmbH
24. Ingenieurzentrum Schiffbau GmbH

— red. —

Abb. 16 WERFTECHO vom 22. Juni 1990

Lohnzahlung für Juni 1990

Auf der Grundlage eines entsprechenden Ministerrats-Beschlusses ist für die Lohnzahlung nicht der Termin der Fälligkeit entscheidend, sondern der Zeitraum, in der die Leistung erbracht wurde.

Das heißt: Löhne, die vor dem 1. Juli 1990 erarbeitet wurden, sind als Abschlagszahlung vor Umstellung der Währung in Mark der DDR zu zahlen.

Zwischen der Betriebsgewerkschaftsleitung und der Geschäftsführung wurde vereinbart, einen Abschlag in Höhe von insgesamt 90 Prozent Nettoverdienst zu zahlen. Auf

diese 90 Prozent wird der am 14. Juni 1990 gezahlte Abschlag angerechnet.

Kontoüberweisungen erfolgen zum 26. Juni 1990, Bargeldauszahlungen am 27. Juni 1990 ab 6.45 Uhr im Lohnbüro. Dieses Prinzip der Abschlagszahlung wird für die folgenden Monate beibehalten.

Veränderungen für die Gehaltszahlung sind nicht erforderlich, da für Angestellte schon immer eine Abschlagszahlung für den laufenden Monat erfolgte.

Geschäftsführung

Abb. 17 WERFTECHO vom 22. Juni 1990

Ltd. aus Monrovia, Liberia. Das Schiff verfügt über zwei Ladedecks sowie über 1038 TEU-Containerplätze und kann Stückgut, Getreide, Schüttgut oder größere Ladungsteile transportieren.¹² Als erster Bau einer neuen Schiffsserie ist dieser Stapellauf ein besonderes Ereignis.

Nach nur fünftägiger Probefahrt übernimmt am 27. April 1990 der sowjetische Auftraggeber den See-Eimerkettenschwimmbagger BAGERMEYSTER GRUSCHIN (Bagger 117). Der Flaggenwechsel muß allerdings um einige Tage aufgeschoben werden, weil Öl-Lecks am Oberturasgetriebe Sondermaßnahmen erforderlich machen. Die nicht gesicherte Anlieferung der Vortauwinde und der durch Leichtsinns und Mißachtung der Vorschriften beim Schweißen an Bord entstandene Brand im Stb-Eimerleiterwindenraum hatten die Einhaltung des Ablieferungstermins eigentlich unmöglich gemacht. Er wird aber dennoch geschafft.

Am Werftkai wächst unterdessen die riesige Aufbautensektion für den ersten MPC (Nr. 461) wie ein mehrstöckiges Gebäude heran. Daß dieser Aufbau zum vorgesehenen Termin am 26. Mai fertig wird, dafür setzen die Schiffbauer ihre Werftarbeiterehre ein.¹³

Vom 2. bis 25. April führt MS EICHENWALDE Havarie reparaturen durch. Die Werft steht hier erstmals in internationaler Konkurrenz mit polnischen und westdeutschen Firmen. Das Neptun-Angebot liegt in Preis und Zeit 20% unter denen der Konkurrenz.¹⁴ Ob dabei noch Geld verdient wird, vermerkt das WERFTECHO nicht.

Beim Hebeschiff Nr. 148 muß bis zum 18. Mai die Hauptschalttafel angeschlossen sein, während beim Bagger Nr. 118 die Eimerleiterwinden bis zum 26. Mai an Ort und Stelle sein sollen. Für den dritten MPC-Bau (Nr. 463) wird der Kiel-Doppelboden bis zum 30. Mai gestreckt.

Ende Mai macht der sowjetische Trailerfrachter NIKOLAI TSCHERNYSCHESKI am Reparaturkai fest; fast um die gleiche Zeit vervollständigt das Heckportal den Rumpf der Nr. 462 (MPC-900).¹⁵ Daneben gibt es noch eine Anzahl weiterer Reparaturschiffe, die nicht einzeln aufgeführt werden sollen.

So geht das Arbeitsleben trotz drängender Probleme weiter, und die Werftleitung tut alles, um ein Gefühl ungebrochener Zuversicht und Kontinuität auszustrahlen. Das ist auch gut so, aber die Kontinuität ist die der alten Zeit – in den Köpfen sitzt noch immer das Prinzip »Masse statt Klasse«. Man meint immer noch, einen Plan zu erfüllen, mit hohen Produktionsstückzahlen irgend jemanden »versorgen« zu müssen. Die Zeit wird natürlich als wichtiger Faktor hervorgehoben, nie aber das Geld, welches verdient werden muß. Für die Löhne nämlich, hat Jürgen Begemann verkündet, besteht uneingeschränkte Sicherheit, denn die betreffenden Beträge seien für 1990 eingeplant und zugewiesen. Allein diese Äußerung zeigt, wie sehr das Denken noch in alten Schemata abläuft.

Auch der alte Stil der bestellten Mitarbeiteräußerungen und Selbstverpflichtungen steht noch in schönster Blüte, wie einige Ausschnitte des WERFTECHOS vom April 92 zeigen.

140 Jahre Eisenschiffbau in Rostock

Neptunwerft weltoffen und zukunfts zugewandt

Hohe Ehre, Anerkennung

Von Reinhard Straub, Geschäftsführer Schiffswerft „Neptun“ GmbH Rostock

Abb. 18 WERFTECHO vom 29. Juni 1990

Nicht mehr seinen alten Gang geht es hingegen im Bereich der Kantine und der Pausenversorgung, wie man das hier nennt, wo alles und jeder »betreut« oder »versorgt« wird und trotzdem alles quer läuft. Im WERFTECHO¹⁶ bricht sich der Unmut der Mitarbeiter Bahn, werden viele neue Vorschläge gemacht (*So wie es ist, kann es nicht bleiben!*):

Kiosk in Schiffbauhalle während der Mittagszeit öffnen! (Auskunft: Die Schließung steht im Zusammenhang mit dem Umbau der Halle).

Getränkeversorgung an Bord ist an warmen Tagen ein Problem! (Auskunft: Hygiene sperrte verunreinigte Thermophore. Neue Getränkestützpunkte in Arbeit, danach Aufstellung. Problematisch bleibt die Trinkbechersituation).

Ein Unding! – Kollegen arbeiten den ganzen Tag an Bord mit Eßbesteck in der Hosentasche, denn die Pause ist zu kurz, um Bestecke aus Umkleideschrank zu holen. (Auskunft: Ausleihdienst für Bestecke geht nicht. Es würden zwei Planstellen gebraucht. Alu-Besteckproduktion ist in der DDR eingestellt. Und überhaupt, man sieht nicht ein, daß Kollegen ihre eigenen Bestecke nicht mitbringen wollen. Schließlich machen es andere auch).

Man könnte Bände füllen mit all diesen Dingen, die immer wieder Zeit rauben und die Energien der Menschen im Vaterland der Werktätigen bis zur Erschöpfung strapazieren.

Zum Ausgleich finden auch in diesem Jahr in den Maitagen wieder die nunmehr 21. Betriebsfestspiele statt. *HÖHEPUNKT KULTURELL-SCHÖPFERISCHER INITIATIVEN UNSERER VOLKSKUNSTKOLLEKTIVE* – das ist das Motto. Dazu das Zitat¹⁷: *Der Tag des Werftarbeiters im Rostocker Zoo wurde für viele unserer Werftangehörigen zu dem erwarteten schönen Erlebnis ... Was macht da schon das Eßbesteck in der Hosentasche!*

Doch der Ernst der Situation läßt sich nicht verdrängen. Am 16. Mai wird eine »Vereinbarung zur Gewährleistung der sozialen Sicherheit für die Angehörigen des VEB Schiffswerft Neptun, Stammbetrieb des KSR« zwischen dem Generaldirektor und der Betriebsgewerkschaftsleitung unterzeichnet.¹⁸ Damit ist die Katze aus dem Sack.

Entlassungen werden nunmehr nicht mehr »abgelehnt«, wie einstmalen von Jürgen Bege mann zu hören, sondern es ist nur noch *das gemeinsame Bestreben von Unternehmensleitung und Gewerkschaft, möglichst allen Werktätigen den Arbeitsplatz zu erhalten*. Anschließend werden alle denkbaren Möglichkeiten von Umschulung, Umsetzung, Überbrückung, Früh pensionierung, Entlassung, Abfindung und dergl. geregelt. Die harten Tatsachen haben die Neptunwerft eingeholt.

Weiter geht es mit der Schaffung von Fakten, als nun am 1. Juni 1990 die schon angekündigte Konzernholding tatsächlich gegründet wird, die das bisherige Kombinat Schiffbau ersetzen soll. Die Holding bekommt den Status einer Aktiengesellschaft und heißt »Deutsche Maschinen- und Schiffbau AG«, während die Neptunwerft wie alle anderen ehemaligen Kombinatbetriebe in Zukunft als GmbH firmieren wird.¹⁹

So richtig deutlich werden die neuen Verhältnisse aber erst am 1. Juli 1990, dem Tag der Wirtschafts- und Währungsunion. Hatte man bisher in einer Phase des Abwartens, auch des Hoffens gelebt, so kommen die Ereignisse jetzt mit elementarer Wucht auf die Menschen zu. Jetzt erst merkt so mancher, wie sein Leben sich schon geändert hat und noch weiter ändern wird. Von nun an spielt nicht mehr der Plan, sondern das Geld die bestimmende Rolle. Aber dieses Geld wird nicht mehr von irgendwoher zugewiesen, sondern muß verdient werden.

Im Moment allerdings herrscht noch Euphorie. Endlich »Westgeld«! Die Sparkasse richtet an verschiedenen Plätzen in der Werft zusätzliche Auszahlungsstellen ein, die ganz ungewohntes Tempo und ungewohnte Öffnungszeiten an den Tag legen: *Wir bitten, daß nicht unbedingt alle bereits um 8 Uhr erscheinen, läßt sie bekanntgeben.*²⁰

Eine Veröffentlichung der Geschäftsleitung macht gleichzeitig deutlich, daß ein Lohnzahlungstermin Anfang Juli für den zurückliegenden Monat Juni 1990 keineswegs zur Auszahlung in D-Mark führt.²¹ Ebensowenig kann man einen kleinen Trick durch Kaufen von Essen-

marken auf Vorrat gegen Mark der DDR landen – diese Essenmarken verlieren am Stichtag ihre Gültigkeit.

Noch ist das neue Geld nicht richtig in den Händen der Menschen warm geworden, da werden sie auch schon mit den neuen Steuerbestimmungen und Sozialversicherungsabzügen bekanntgemacht, ebenso natürlich mit Kindergeld, Wohngeld, Arbeitslosenunterstützung und all diesen Dingen. Mancher verbringt wohl damit mehr als eine schlaflose Nacht.

Doch es geht weiter – es erscheint eine »Information zur weiteren Finanzierung der in den BKV (Betriebskollektiv-Verträgen) vereinbarten Leistungen«. ²² Darin geht es fast nur um Kosteneinsparungen und Preiserhöhungen:

- Für Betriebsferienplätze steigen die bisherigen Preise um das Anderthalbfache.
- Die Unkostenbeiträge für das Betriebsferienlager verdoppeln sich.
- Für Kindergärten allerdings gilt die »Verordnung über die Aufrechterhaltung von Leistungen betrieblicher Kindergärten, polytechnischer und berufstechnischer Einrichtungen«, von der Regierung Modrow noch am 6. Juni 1990 auf den Weg gebracht. Das bedeutet an dieser Stelle wohl für den Moment keine Preissteigerung.
- Die Mieten für Wohnheime bleiben bis zum Jahresende unverändert (aber danach?).
- Für Finanzierung kultureller und sportlicher Einrichtungen sind ab 1. Juli 1990 keine Zuschüsse mehr möglich. Sie müssen sich selbst finanzieren. Evtl. Vermietung von Einrichtungen und Kostenreduzierung gehören dazu.
- Pro Werksessen wird Betriebsangehörigen ein Zuschuß von 1,50 D-Mark gewährt.

Was nützt es da schon, wenn das Werk in diesen Tagen das eingangs erwähnte Jubiläum von »140 Jahren Eisenschiffbau« begeht ²³ und der Generaldirektor seiner Belegschaft gratuliert?

Jetzt kommen auch andere Dinge an den Tag. Hatten die bisherigen Ereignisse sich mehr oder weniger in der Werft und in Rostock abgespielt, so nimmt nun mehr und mehr die auswärtige Presse von der Lage der ostdeutschen Werftindustrie Notiz. Und da erfährt man, daß die Neptunwerft ebenso wie die gesamte Werftindustrie in den letzten Monaten vor der Wertschafts- und Währungsunion Aufträge nur so gescheffelt hat. Die Auftragsbücher sind für längere Zeit gefüllt.

Arbeit gibt es in Hülle und Fülle – Aufträge sichern Arbeitsplätze, schreibt das WERFT-ECHO am 20. Juli 1990. Das klingt vielen wie Musik in den Ohren – was macht die Ostseewerften auf einmal so attraktiv? Das Geheimnis ist schnell gelüftet ²⁴; die Angebote liegen im Preis rund 20% unter denen bundesdeutscher Werften. Kein Wunder, daß die Besteller zugreifen.

Der Haken daran ist, daß von einer Kostendeckung (von Gewinn ganz zu schweigen) bei diesen Aufträgen keine Rede sein kann. Die ostdeutschen Werften bauen Schiffe nicht billiger als die westdeutschen, im Gegenteil. Selbst Jürgen Begemann räumt eine um 30 bis 40% niedrigere Produktivität in der ehemaligen DDR ein. ²⁵ Schon am 8. Juni ²⁶ hat Reinhard Straub, der schon genannte Direktor Produktion und jetzige Neptun-Geschäftsführer, ebenfalls derartige Rückstände zugegeben: *Bis 1993 sind schrittweise solche materiell-technischen und organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen, daß jeder an seinem Arbeitsplatz jeden Tag kontinuierlich acht Stunden arbeiten kann und muß.* Welch ein Ziel!

Doch zurück zu den Auftragsbüchern der Werften. Im Februar 1990 hatte Bundeskanzler Helmut Kohl erklärt, daß Bonn bereit sei, für bestehende Lieferverpflichtungen der DDR geradzustehen. Das war ein Signal in Richtung Sowjetunion gewesen, um dort Befürchtungen vor einer Wiedervereinigung zu zerstreuen. Die Werftenchefs der DDR legen die Kanzlerworte flugs so aus, als bezögen sie sich auf alle Aufträge, die die Werften, gleichgültig zu welchen Konditionen und von wem, vor dem Stichtag der Währungsunion in ihren Büchern haben. Die Differenz in der Kostendeckung fällt dabei natürlich dem Steuerzahler zur Last. Daß es so nicht gehen kann, ist klar. Wir kommen auf den Punkt noch einmal zurück.

Arbeit gibt es in Hülle und Fülle

Aufträge sichern Arbeitsplätze / 21 Schiffe bis 1993 liefern

Zu aktuellen Problemen unseres Werftgeschehens nahm Geschäftsführer Reinhard Straub auf der Juli-Planinformation am Mittwoch voriger Woche Stellung. Hier einige Auszüge:

● **Zur Auftragsituation:**

Es gibt wohl niemanden unter uns, dem nicht klar ist, daß die weitere Existenz unseres Betriebes ganz wesentlich von der Sicherung unseres Auftragsbestandes abhängt. Deshalb wurden von der Leitung in den zurückliegenden Wochen auch gewaltige Anstrengungen unternommen, um unsere Auftragsituation, insbesondere für den Schiffsneubau, zu verbessern. Auch wenn die westdeutschen Zeitungen uns jetzt beschimpfen, wir hätten diese Verträge zu niedrigen Preisen – unter Wert – abgeschlossen. Für uns ist es wichtig, daß wir mit diesen Aufträgen die Arbeitsplätze sichern.

Per 30. Juni befinden sich folgende Schiffe unter Vertrag:

1 Eimerkettenbagger 118 (Ablieferungstermin unter allen Umständen Dezember 1990)

1 Hebeschiff 148 (Übergabe erste Oktoberwoche)

12 MPC „Neptun 900“ (461 Ablieferungstermin Oktober 1990; letzter MPC erstes Quartal 1994)

Wir müssen uns allerdings überlegen, ob wir den Durchlauf der Schiffe des Typs 461 nicht verkürzen, weil sich ja jeder ausrechnen kann, daß wir insbesondere im Jahr 1991 eine Durststrecke im Neubau zu überstehen haben.

Weiterhin sind sieben Containerzubringerschiffe des Typs CFV 600 (481) unter Vertrag. Das erste Schiff 481 ist zu liefern im ersten Quartal 1992 und das letzte im vierten Quartal 1993.

Damit haben wir bis Ende 1993 21 Schiffe auszuliefern.

Es kommt nun darauf an, daß wir die Arbeit richtig organisieren und daß

die Vorbereitung allseitig abgesichert wird. Niemand möge behaupten, wir haben keine Arbeit. Es gibt Arbeit in der Vorbereitung in Hülle und Fülle! Und es ist mit hoher Sorgfalt und mit hoher Qualität an den Vorbereitungsarbeiten durch die Erzeugnisentwicklung und die Materialwirtschaft zu arbeiten.

Durch weitere Sektionsfertigung für die Volkswerft Stralsund (Bereich WFS) soll ein Ausgleich im Schiffbau für den Bagger 120 realisiert werden.

Für die Schiffsreparatur konnten bis zum 30. Juni zusätzlich zu dem bisher durch Ausfall der Inlandaufträge reduzierten Programm Globalaufträge für sieben sowjetische Schiffe geordert

werden, die insgesamt noch 1990 abgeliefert werden müssen. Sie machen auch die Mithilfe des Neubaus weitgehend erforderlich. Das erste Schiff kommt am 20. Juli.

Abb. 19 WERFTECHO vom 20. Juli 1990

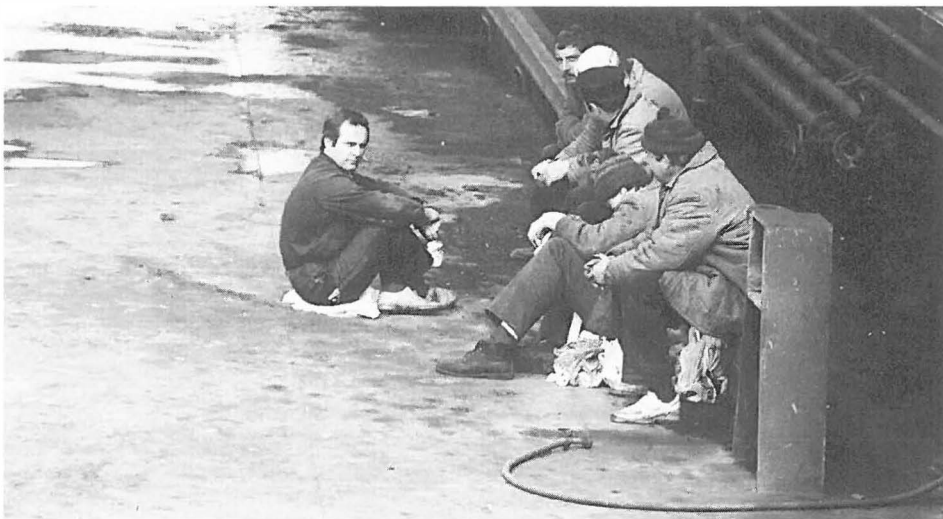


Abb. 20 Warten – worauf? Dockbelegschaft im April 1991. (Foto: Hückstädt)

Nicht alle Mitarbeiter der Werft sind glücklich über die Veränderungen, die sich so massiv und in so kurzer Zeit ergeben haben. Im Hinterkopf noch die Tage der Wende, argwöhnen sie oftmals, nur wieder von finsternen Kräften betrogen zu werden. Am 6. Juni um 8 Uhr morgens findet in der Halle der Schiffsschlosserei ein Protestmeeting²⁷ statt:

Die Bedingungen sind noch härter geworden. Und wo wird angefangen? Wieder beim Arbeiter!

Die Produktionssteigerungsrate von 8,6% soll beibehalten werden. Inzwischen liegt sie bei 10%. Unsere Abteilung hat 6,5% abgerechnet. Mehr ist bei unseren konkreten Bedingungen nicht drin!

Wo sind denn die versprochenen Investitionen und die Gelder dafür hingekommen?

Ein wilder Streik ereignet sich am 4. Juli, kurz nach der Währungsunion. Hierzu nimmt Geschäftsführer Reinhard Straub Stellung²⁸:

Über unser Verhältnis zur Gewerkschaft der IG-Metall:

Die Vertreter der Gewerkschaft mögen zur Kenntnis nehmen, daß wir alle Mitglied der IG-Metall sind und daß wir uns mit der Gewerkschaftsbewegung seit vielen Jahren tief verbunden fühlen. Als Leiter in diesem Betrieb, und dazu zählen alle Geschäftsführer, Direktoren, Bereichsleiter, Abteilungsleiter, Gruppenleiter und Meister, gehört es aber zu unseren Dienstpflichten, diesen Betrieb wirtschaftlich arbeiten zu lassen und unter den neuen Bedingungen der Marktwirtschaft für den Erhalt unserer traditionellen Werft, für die weitergehende Sicherung der Arbeitsplätze einzustehen.

Der Streik am 4. Juli war nicht legal, denn die Tarifverhandlungen hatten für unseren Raum Mecklenburg-Vorpommern noch gar nicht begonnen oder liefen zumindest auf zentraler Ebene.

Nach BRD-Gesetzgebung und Rechtsprechung – und wir haben die Gesetze der Bundesrepublik ja anzuwenden, also ist das Betriebsverfassungsgesetz gültig – ist jede Arbeitskampf-form unzulässig und das von beiden Seiten: Streik von der Gewerkschaftsseite und Aussper-rung von der Unternehmerseite.

Ich identifiziere mich, wie schon vor dem Streik gesagt, vom Grunde her mit den Forderungen der Gewerkschaft. Aber klar ist, daß die Arbeitsniederlegungen im Betrieb unser wirtschaftliches Ergebnis gefährden. Deshalb müssen wir solche Arbeitsniederlegungen verhindern.

Wie dünnhäutig man geworden ist, zeigt ein Vorfall in diesen Wochen, als zwei Vertretern der IG-Metall das Betreten des Werksgeländes (zu Recht) versagt wird, als sie unangemeldet an einer Betriebsratssitzung teilnehmen wollen.²⁹ Die Sache wird sofort in der regionalen Presse mit großem Aufmacher verbreitet, ein Gericht eingeschaltet. Dabei handelt es sich nur um ein allfälliges Kommunikationsproblem.

Aber die ganz großen Ereignisse sind jetzt vorbei. Ganz langsam kehrt so etwas wie Normalität in der Werft ein. Das WERFTECHO hat jetzt nicht mehr so oft wie in den vorangegangenen Wochen Meldungen politischer oder organisatorischer Art abzugeben. Am 10. August veröffentlicht die Zeitung noch einmal die Betriebsvereinbarung zur Vorruhestandsregelung und zu Abfindungen im Falle der Kündigung. Am 1. September werden 175 Lehr-linge in 14 Berufen eingestellt.³⁰

Ansonsten befaßt man sich intensiver mit Fragen des Schiffbaus. Neben den Neubauten bringen etliche Reparaturschiffe eine Menge Arbeit. *NICHT NUR MÄDCHEN – AUCH SCHIFFE SIND SCHÖN!* – Das ist das Motto für den Stapellauf des zweiten MPC-900-Fracters, der am 27. Juli in die längst nicht mehr ganz blauen Fluten der Warnow gleitet.³¹ Er wird auf den Namen PROSPERITY (= Wohlstand) getauft, und es ist fast, als habe man diesen Namen auf der Werft ausgesucht – als Programm sozusagen.

Dann geht es weiter mit Reparaturschiffen. So kommen an die Werft:

- der Schwergut-Transporter STACHANOWEZ KOTOW³²;
- der Kühltransporter OSTROW KOTLIN³³;
- das Trailerschiff KOMPOZITOR BORODIN³⁴, welches 1985 auf der Neptunwerft erbaut wurde;
- der Eimerkettenschwimmbagger GREIFSWALD der BBB.³⁵

Schon am 9. Juli ist das Hebeschiff Nr. 147 nach seiner Übergabe an die Sowjetunion ausgelaufen. Nun führt vom 21. August an das Schwesterschiff Nr. 148 seine Probefahrten durch. Bis zum letzten Moment gibt es Probleme wegen der fehlenden Rettungsboote, die von der Schiffswerft Rechlin geliefert werden sollen.³⁶

In der monatlichen Planinformation für August³⁷ wird bekanntgegeben, daß im Reparatursektor und in der Herstellung von Industriekühlschränken die bisher positive Auftragslage sich nicht länger so fortsetzt. Von drei Objekten abgesehen, hat die Volksmarine alle Reparaturaufträge annulliert; die Kühlschränke andererseits finden in Zukunft keine Abnehmer mehr. In beiden Bereichen ist Kurzarbeit angesagt.

Die Werft richtet ihr Augenmerk nun auch auf Möglichkeiten des allgemeinen Stahlbaus. Auf diesem Gebiet gibt es alte Traditionen aus früherer Zeit. So geschah z.B. der Wiederaufbau der Elbbrücke in Wittenberge nach dem letzten Krieg unter Mitwirkung der Neptunwerft. Wo der Schuh aber immer noch drückt, sagt Reinhard Straub in einem Interview³⁸:

Frage: Worin sehen Sie, Herr Straub, die Schwerpunkte in der Arbeit jedes Leiters?

Antwort: Um die Überlebenschance der Werft zu sichern, muß sich eine neue Denk- und Verhaltensweise bei allen Leitern und Mitarbeitern vollziehen.

Gewinnerwirtschaftung muß Denken und Handeln jedes Mitarbeiters bestimmen.

Der Absatz muß hin zu den Kunden. Hier sind unsere Marktaktivitäten noch völlig unterentwickelt.

Insgesamt muß überall straffer und konsequenter geleitet werden.

Das ist deutlich. Aber in der Vergangenheit hat sich die Werft ja auch um Kunden nicht zu sorgen gehabt.

Werftleiter Straub kommt überhaupt nicht zur Ruhe; denn auch in der Arbeitsqualität sind immer wieder Mängel anzuprangern, die sich ein gewinnorientiertes Unternehmen nicht leisten kann³⁹:

Reinhard Straub in der Monatsinformation August 1990:

Die Schwerpunkte liegen hier im Schiffbau und der Schweißerei. Bei der Abarbeitung der Sektionen für 463 traten erhebliche Mängel in der Vormontage bei WFA 1 auf, die zu umfangreichen Nacharbeiten führten.

Mängel in der Schweißqualität an den Montageplatten veranlaßten den Auftraggeber, einen erhöhten Röntgenumfang zu fordern. Mehr Qualität durch größere Sorgfalt ist bei der Vorbereitung der Schweißnähte und in der Schweißausführung erforderlich. Mängel wie nichtentfernte Schweißschlacke und -spritzer, einseitige Kehlnähte, Schweißsporenketten oder Einbrandkerben sollten mit der Facharbeiterehre jedes Schweißers unvereinbar sein.

In der Presse wird bekannt, daß Eckart van Hooven, Vorstandsmitglied der Deutschen Bank, den Posten des Aufsichtsratsvorsitzenden der DMS übernehmen soll.⁴⁰ Vorsitz des Vorstandes ist einstweilen noch Jürgen Begemann, der als Fachmann unverzichtbar erscheint. Ab Jahresende 1990 wird er dann auf Druck der Gewerkschaft durch Jürgen Krackow ersetzt.⁴¹

Noch im September wird der Bagger 118 auf den Namen LENINGRAD getauft. Mit diesem Schiff geht die Baggerserie der ostdeutschen Werftindustrie, die bei der Neptunwerft seit 1981 in Fortführung vorangegangener Bauten läuft, zu Ende. Ablieferungstermin ist der 21. Dezember 1990, doch noch im April des folgenden Jahres kann man das Schiff an der Werft sehen – die DMS hat es an die Kette gelegt, weil die Sowjetunion kein Geld hat, um es zu bezahlen. Dieses Problem betrifft jetzt nicht nur die Neptunwerft, sondern die gesamte Werftindustrie der DDR. Damit sind die vollen Auftragsbücher nur noch die Hälfte wert.

Am 3. Oktober 1990 ist es dann soweit, daß die Neptunwerft nicht mehr in der DDR, sondern ganz normal in Deutschland liegt. Das ist zwar ein Grund zur Freude, aber jetzt gelten auch die deutschen Spielregeln für mögliche Subventionen (und auch die EG-Richtlinien).

Die DMS hat inzwischen einen Aufsichtsrat gewählt, dem im Gegensatz zu sonstigen Aufsichtsräten quasi geschäftsleitende Funktionen zukommen; am 16. November hat er sich in Hamburg konstituiert. Vorsitzender ist, wie schon erwähnt, Eckart van Hooven von der Deutschen Bank. Auf der Pressekonferenz gibt Jürgen Begemann die Notwendigkeit von

Personalreduzierungen zu und nennt dafür eine Zahl von etwa 15 000 für die gesamte DMS, die jedoch nicht durch Kündigungen erzielt werden soll. Die Arbeiter in Rostock haben aber sicher noch seine Worte im Ohr, daß er persönlich Rationalisierung durch Stellenabbau ablehne.

Wie auch immer, was jetzt geschehen muß, kann nicht ohne ein Konzept stattfinden, welches die DMS der Treuhandanstalt vorzuschlagen hat, und dieses wiederum ist ohne die noch fehlende DMS-Eröffnungsbilanz und ohne genaue Kalkulationswerte nicht möglich.

Die DMS ist also am Zuge. Es beginnt nun ein großes Pokerspiel um die Zukunft der ost-deutschen Schiffbau-Industrie. An Akteuren fehlt es nicht, als da sind:

- die Geschäftsleitung der Werft;
- die DMS;
- die Treuhandanstalt;
- die Werftbelegschaft;
- die Hansestadt Rostock;
- die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern;
- die Bundesregierung;
- die deutschen Banken;
- die westdeutsche Werftindustrie (etwas verdeckt);
- die EG (im Hintergrund).

Jeder dieser Mitspieler hat seine eigenen Interessen. Werftleitung und Belegschaft bangen um die Arbeitsplätze, die Politiker um Wählerstimmen und die westdeutschen Werften fürchten unerwünschte Konkurrenz.

Ehe noch die DMS ihr Konzept fertig hat, wird die Kontroverse durch ein Gutachten eröffnet, für welches die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) in Frankfurt/M. zeichnet und das im Auftrag des Bundeswirtschaftsministeriums erstellt wurde.⁴² Dieses Gutachten räumt schonungslos mit weit verbreiteten Wunschträumen und Heiligen Kühen auf. Es befaßt sich mit der technischen Ausstattung, der Produktivität und der zukünftigen möglichen Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Betriebe und kommt zu dem Schluß, daß von den fünf ehemaligen Werften (MTW, Warnow-Werft, Neptunwerft, Volkswerft Stralsund und Peenewerft Wolgast) nach Kapazitätserhöhung und Modernisierung zwei überflüssig sind. Eine davon ist die Neptunwerft, der zwar ein relativ hohes Know how, Flexibilität und Motivation der Mitarbeiter bescheinigt werden, doch sind ihre ungünstige Lage und vor allem die Nähe zur moderner ausgestatteten Warnow-Werft für das Urteil maßgebend.

Das Gutachten schlägt vor, die Vorzüge der Neptun-Belegschaft in die Nachbarwerft einzubringen und zu nutzen; wie das bei einer Addition der beiden Belegschaften gehen soll, sagt es nicht.

Die KfW-Studie setzt sich mit den laufend anfallenden Betriebsverlusten aller Werften auseinander und konstatiert, daß die Kosten die Erlöse bei weitem übersteigen. Dies liegt vor allem daran, daß die erzielten Ergebnisse für Sowjetaufträge durch den Wegfall des Transferrubel-Systems in etwa halbiert werden (von der Zahlungsunfähigkeit der SU ganz abgesehen), zum zweiten aber an den Dumpingpreisen, zu denen sich die Ostwerften kürzlich noch die Auftragsbücher gefüllt haben. Als Beispiel wird ein Containerschiff der Warnow-Werft angeführt, welches auf Dollarbasis für umgerechnet etwa 36 Mio. DM hereingenommen wurde, während der normale Marktpreis etwa bei 40–50 Mio. DM liegt. Die Selbstkosten der Warnow-Werft aber betragen 71 Mio. DM.

Eine solche Subventionierung von fast 50% ist natürlich undenkbar und in der EG nicht gestattet. Die Experten der Studie empfehlen dann auch dringend Nachverhandlungen über die Aufträge oder Stornierung. Gegenüber der Sowjetunion hat die DMS ohnehin ein

See-Eimerkettenschwimmbagger 118 „Leningrad“ - der letzte dieses bewährten Typs aus der Neptunwerft für die UdSSR - befindet sich kurz vor der Übergabe. Wie Geschäftsführer Reinhard Straub auf der Dezember-Monatsinformation unterstrich, sollen am heutigen Freitag die Übergabe und am 21. Dezember der Flaggenwechsel sein. Um diese Termine zu halten, wurden von den betreffenden Gewerken und Abteilungen gemeinsam mit der Sowjetischen Bauaufsicht, der Schiffsbesatzung und den Kooperationspartnern in den letzten Tagen alle Anstrengungen unternommen, um die Restpunkte nach der Probefahrt in guter Qualität abzuarbeiten. „Am 20. November war dieses Spezialschiff in gutem Fertigungsstand auf Probefahrt gegangen, die bis zum 26. November durch die hohe Einsatzbereitschaft aller Beteiligten abgeschlossen werden konnte“, wertete Reinhard Straub diese wichtige Etappe bei der Fertigstellung des letzten Baggers. Wir wünschen dem neuen Schiff und seiner Besatzung allzeit gute Fahrt sowie eine erfolgreiche Erfüllung aller Aufgaben!

Abb. 21 *Daraus wurde dann leider nichts, das Schiff blieb an der Kette liegen. WERFTECHO vom 14. Dezember 1990*

Gomolka ist sauer: Gutachten ist Rufmord

Regierungschef befürchtet Unruhe in der Bevölkerung

Hamburg/Rostock – Krisenstimmung in den Schiffswerften an der Küste Mecklenburg-Vorpommerns. Grund: Das Gutachten der bundeseigenen Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) in Frankfurt, das die Schließung der Neptun Werft in Rostock und der Peene-Werft in Wolgast empfiehlt.

Abb. 22 *MORGENPOST MECKLENBURG vom 26. Januar 1991*

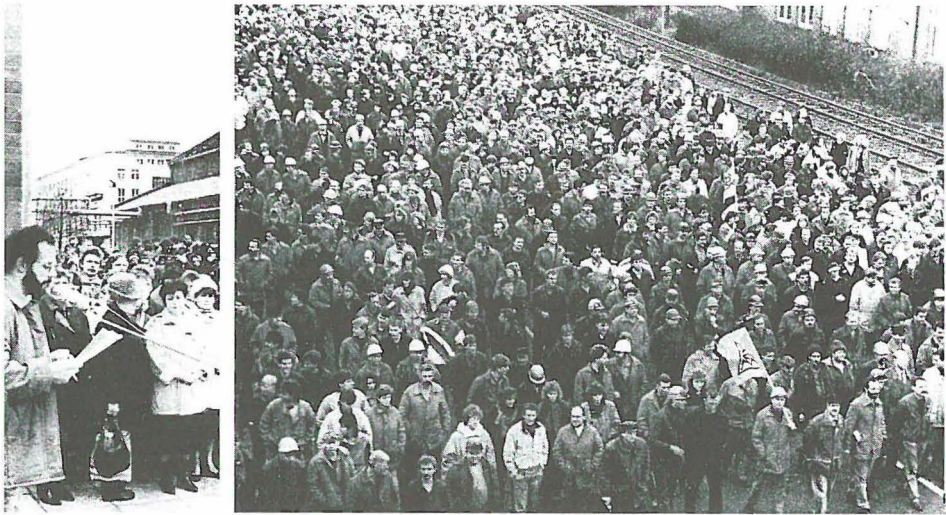
momentanes Auslieferungsverbot erlassen, dem ja auch der schon erwähnte Bagger LENINGRAD anheimgefallen ist. Kein Geld – kein Schiff!

Das Gutachten erzeugt einen Protest-Sturm von den verschiedensten Seiten (*RUFMORD – GOMOLKA IST SAUER – NEPTUNARBEITER WÜTEND – WIR HANDELN NACHEIGENEN ERKENNTNISSEN [DMS]*). Dabei ist hier nur deutlich ausgesprochen, wie die Lage tatsächlich ist. Welche Konsequenzen daraus zu ziehen sind, bleibt den Verantwortlichen überlassen.

Im Grunde gibt es nur zwei Positionen:

- einerseits: *Die betriebswirtschaftlichen Ergebnisse der vorliegenden Analysen gestatten eigentlich nur die Schlußfolgerung, zum Konkursrichter zu gehen und die Werften zu schließen⁴³,*
- oder andererseits: *wider besseres ökonomisches Wissen mindestens einen Teil der Arbeitsplätze und Werften auch mit hohen Subventionen zu erhalten, um schlimmste soziale und politische Folgen zu vermeiden.*

Keine Selbstaufgabe durch Werftbelegschaft



Unruhe und Empörung löste das sogenannte Expertengutachten der „Kreditanstalt für Wiederaufbau“ aus. Danach soll den Schiffen der Neptunwerft das Wasser unter dem Kiel abgegraben werden. Einheitliche Zustimmung fand der von Detlef Schüler (links), Vorsitzender des Betriebsrates, verlesene Protest an den Aufsichtsrat der DMS. Die anschließende Demonstration der Werftbelegschaft dokumentierte eindrucksvoll, daß sie nicht zur Selbstaufgabe bereit ist.

Text: Red./Foto: Gudrun Bär

Die Neptun-Werft ist keine Konkursmasse

Abb. 23 WERFTECHO vom Februar 1991

Die Werftarbeiter reagieren auf das deutliche Aussprechen der nackten Tatsachen mit Arbeitsniederlegungen und Demonstrationen. *Tausende Beschäftigte der Rostocker Neptunwerft blockierten am Freitag für kurze Zeit eine der wichtigsten Verkehrsadern der Hansestadt ... Nach Auskunft von Detlef Schüler, Betriebsrat der Neptunwerft, habe man erst aus der Zeitung von einer ... entsprechenden Studie erfahren. Offensichtlich verhandle man bereits seit Wochen hinter dem Rücken der 5300 Arbeitnehmer.*⁴⁴

Die MORGENPOST MECKLENBURG schreibt am 26. Januar 1991: *Die Stimmung der Leute reicht von Angst und Hoffnungslosigkeit bis zur lauten Wut. »Wenn die Pressemeldungen stimmen, gibt es nur eines: Diese Politik ist mit uns nicht zu machen«, stellt Detlef Schüler, Betriebsratsvorsitzender bei Neptun, klar.*

Jetzt wollen die mit uns Marktwirtschaft machen. Das heißt nichts anderes als: Es gibt keine Diskussion mehr, es wird das gemacht, was angewiesen wird. Ob dieses nun der Wirtschaft nützt oder nicht, zählt nicht.

Die meisten dieser sogenannten Genossen haben ganz schnell die Partei gewechselt, damit sie ihre Posten behalten konnten. Ich bin E-Schweißer auf der Neptunwerft. Wir hatten eine

Auftragsbestände der DMS-Werften

Wert	Anzahl/Schiffstyp	Bestimmungsland/ Auftraggeber	Order- Jahr	Durch- schnittl. Auftrags- wert (Erlöse) Mill. DM	Durch- schnittl. Kosten- deckungs- grad in Prozent
Warnowwerft, Warnemünde	7 Lo/Ro-Schiffe 4 Containerschiffe „CS 1200“ 4 Containerschiffe „CS 1200“	UdSSR Zypern Westdeutsche Reeder	1988 1988 3/90	62 a) 36 b) 36 b)	71 51
Mathias-Thesen-Werft, Wismar	6 „Kristall III“-Kühlschiffe 6 Containerschiffe „UCC 14 M“ 4 Containerschiffe „MMC 900“ 2 Containerschiffe „UCC 14 M“ Optionen: 9 Paketholzfrachter 3 Kühlschiffe	UdSSR Zypern/Liberia Zypern/Liberia Zypern/Liberia UdSSR UdSSR	9/89 87–89 3/90 3/90 1/90 1/90	70 a) 30 b)	88 55
Schiffswerft „Neptun“, Rostock	1 EKS-Bagger 11 Mehrzweck-Containerschiffe „MPC Neptun 900“ 7 Feeder-Containerschiffe	UdSSR Großbritannien Westdeutsche Reeder	12/89 88–89 7/90	38 b) 27	59 73
Volkswerft Stralsund	3 Fischfabrikschiffe 12 Fischfabrikschiffe Optionen: 23 Fischfabrikschiffe	UdSSR UdSSR UdSSR	3/89 6/90 1/90	67 a)	85
Peenewerft, Wolgast	14 Kümos	Westdeutsche Reeder	3/90	9,8	75
Elbwerft, Boizenburg	5 Binnenfahrgastschiffe 1 Binnenfahrgastschiff Optionen: 9 Binnenfahrgastschiffe	UdSSR UdSSR UdSSR	3/87 1/90 1/90		
Roßblauer Schiffswerft, Roßblau	15 Kümos	Westdeutsche Reeder	6/90		
	102 Schiffe und 44 Optionen				

a) Basis ist noch ein Umrechnungskurs von 2,34 Mark pro Rubel. Die tatsächlichen Werte werden sich somit noch verschlechtern.

b) Zwei Drittel der Erlöse aus West-Aufträgen fallen in USA-Dollar an. Die Ergebnisse können sich daher noch verändern.

Abb. 24 NORDDEUTSCHE ZEITUNG vom 25. Januar 1991

Versammlung, auf der uns mitgeteilt wurde, daß sich alle Meister, Ingenieure usw. zum 1. Januar neu bewerben mußten. Sie sind die gleichen geblieben, mit denen wir nicht einverstanden sind.⁴⁵

Das ist die wahre Stimmung der Arbeiter, die immer wieder befürchten, daß ihre bisherigen ungeliebten Bosse und der Westen gemeinsame Sache machen. Von der anderen Seite in der Kontroverse hört man eher Beschwichtigungen und Dementis; keiner möchte den Schwarzen Peter des »Arbeitsplatzvernichters« haben. Regierungschef Gomolka befürchtet Unruhen in der Bevölkerung und kommentiert: *Das Gutachten ist Rufmord.⁴⁶*

Wie sag ich's meinem Kinde – dieses Problem bleibt letztlich an der DMS selbst hängen. Eckart van Hooven weigert sich, jetzt etwas zum Schicksal einer Werft zu äußern, weil dies unseriös wäre. *Wir brauchen auf dieses Gutachten überhaupt keine Rücksicht zu nehmen, sondern handeln nach unseren eigenen Erkenntnissen*, sagt er in der OSTSEEZEITUNG vom 26. Januar 1991. Dazu gehört, daß jetzt die Kosten-Nutzenrechnungen für die akquirierten Neubauten der Ostseewerften genau analysiert werden. Gewaltige Spannen zwischen Kosten und zu erwartenden Erlösen werden sichtbar. So kosten fünf Containerfeederschiffe für die Reederei Döhle, Oltmann, Baum & Co. in Hamburg 193,7 Mio. DM, während laut Vertrag nur 134,1 Mio. DM Erlöst werden.⁴⁷ Bei einigen decken die abgeschlossenen Preise nicht einmal die Materialkosten; diese Bauten werden storniert, die übrigen nachverhandelt.

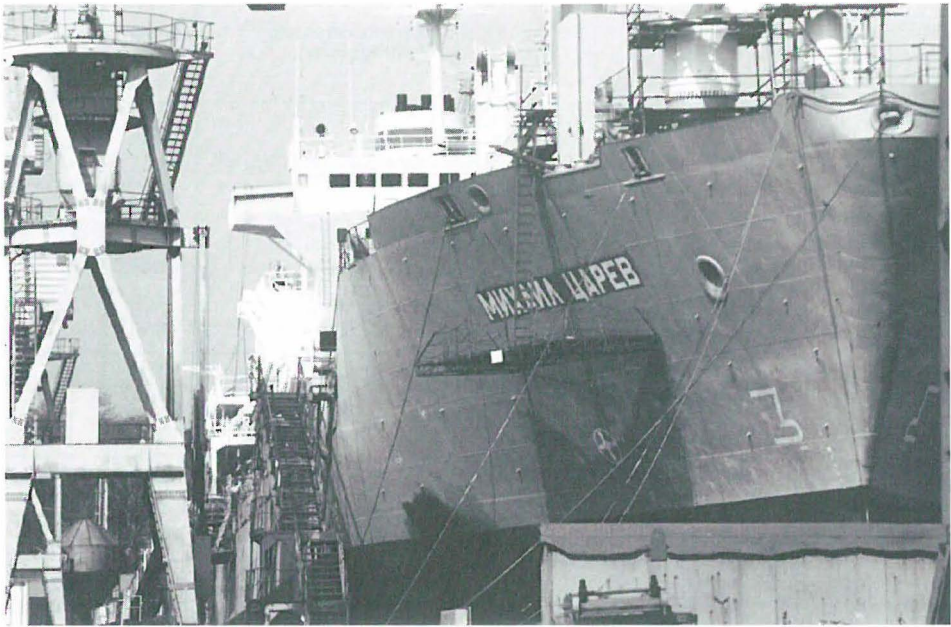


Abb. 25 MIKHAIL TSAREV in der Ausrüstung. (Foto: Hückstädt, April 1991)

Sogar unseriöse Machenschaften werden vermutet: *Die Einsetzung eines parlamentarischen Untersuchungsausschusses im Zusammenhang mit der Vergabe von Schiffbauaufträgen an westliche Firmen ... hat die SPD-Fraktion im Schweriner Landtag gestern gefordert. Klarheit verlangt die SPD z.B. darüber, welche Aktivitäten von welchen Personen der Treuhand und des ehemaligen Kombinats Schiffbau und seinen Nachfolgern vor dem 30. Juni 1990 entwickelt worden sind, um inzwischen als nicht kostendeckend erkannte sogenannte Ultimoaufträge zu erhalten und auszuführen.*

*Ebenso müsse aufgeklärt werden, ob mit der Auftragsvergabe von sechs Containerschiffen durch die Deutsche Seereederei an westliche Unternehmen Schmiergelder gezahlt wurden.*⁴⁸

Auch das NEUE DEUTSCHLAND mischt bei den Pressestimmen mit, wenn auch seine Betrachtung vom 16./17. Februar 1991 eher zum Schmunzeln anregt: *Nachdem die Arbeiter ... sich den feudalen Purpurstaub von den Rücken geklopft hatten, gab es allerdings auch bei »August Neptun« manche Durststrecke.*

Kurioserweise waren dann gerade die vielzitierten 40 Jahre Mißwirtschaft die bisher erfolgreichsten des Schiffbaubetriebes. Die Bilanz ist zwar nicht immer aufgegangen [! – H.H.], doch wurden hervorragende Schiffe gebaut.

Jetzt steht Neptun mit seinen über 6000 Beschäftigten vor dem Aus. Es erhebt sich die Frage, auf welchen deutschen Werften nun künftig die gefragten Spezialschiffe gebaut werden sollen.

Auf der Werft wird dennoch weitergearbeitet. Am 5. Oktober 1990 ist Flaggenwechsel auf dem Hebeschiff KIL 168 (Nr. 148) für die Sowjetunion. Dies ist allerdings nur noch die äußere Zeremonie der Übergabe, die im rechtlichen Sinne schon vorher stattgefunden hat. Am 13. Oktober erhält die PROSPERITY, das zweite Schiff der MPC-900-Reihe, ihr Deckshaus und gewinnt nun langsam das Aussehen eines Schiffes. Das Fischereifahrzeug ALEXANDER VON HUMBOLDT und das sowjetische hydrometeorologische Forschungsschiff MIKHAIL SOMOV kommen zu Reparaturen an die Werft. Bei letzterem drängen die Termine besonders, soll es doch an einer Antarktis-Expedition teilnehmen. Etwas später gesellt sich das sowjetische

Darf „Werftecho“ verstummen?

Betriebszeitung soll nach 42 Jahren zum 31. Dezember 1990 Erscheinen einstellen

Gemäß einer Entscheidung der Geschäftsführung der Schiffswerft „Nep-tun“ GmbH soll das „Werftecho“ sein Erscheinen zum 31. Dezember 1990 einstellen.

Begründung: Die Kosten sind in der gegenwärtigen Situation nicht tragbar.

Es ist seit 42 Jahren eine Tatsache, daß das „Werftecho“ keinen Gewinn abwirft. Ein Fakt, der übrigens auch für Werkzeitungen in jedem alteingesessenen Unternehmen zutrifft.

Beim „Werftecho“ beträgt seit einigen Jahren der Zuschuß 67 Pfennig für jedes der bisher 7000 Exemplare. Nun kann die Rechnung aus verschiedener Sicht aufgestellt werden. 67 Pfennig Zuschuß je Zeitung macht bei 7000 Exemplaren 4690 DM je Ausgabe und summiert sich bei 50 Ausgaben im Jahr auf 234 500 DM

Ein kräftiger Batzen Geld, den wohl keiner zum Fenster hinauswerfen will und für den es vielseitige Verwendungsmöglichkeiten gäbe.

Abb. 26 WERFTECHO vom 12. Oktober 1990

Fischereifabrikschiff MOONSUND dazu. Am 23. November läuft das dritte MPC-Schiff vom Stapel, die MIKHAIL TSAREV. Ihr Stapellaufname war noch RODESSA gewesen, nach den Häfen Rostock und Odessa, doch hat sich der ursprünglich vorgesehene Heimathafen Odessa geändert. Am 8. Dezember schließlich wird die SERENITY übergeben.

Auch vieles andere hat sich inzwischen ereignet. Die Beschäftigtenzahl der Werft ist bis zum Herbst 1990 um rund 1000 zurückgegangen und liegt jetzt bei etwa 5300. Das ist nicht auf einmal in einer spektakulären Einzelaktion geschehen, sondern durch die verschiedensten Einzelmaßnahmen. Dazu gehören auch Ausgliederungen von Betriebsteilen in andere Firmen oder als Verselbständigung, um die sogenannte »Fertigungstiefe« des Betriebes zu vermindern. Ein Beispiel ist die Abteilung Isolierung, die samt Mitarbeitern durch die KAEFER-Isoliertechnik übernommen wird.⁴⁹ Ein anderes Beispiel ist die Kantinenversorgung. Seit dem 2. Januar wird das Mittagessen von einer externen Firma JAGO-Service geliefert, mit der die Firmenleitung hinsichtlich Preis und Art des Essens einen Vertrag abgeschlossen hat.⁵⁰ So vermindert sich der Druck in der Kostenlage ein wenig und das ist auch dringend nötig, denn

„Werftecho“ wird ein Informations-Blatt der Geschäftsführung

Abb. 27
WERFTECHO
vom 2. November
1990

Attraktive Form und vielseitiger Inhalt



Abb. 28–31 Die Titel der verschiedenen Werkzeitschriften im Berichtszeitraum

nach Abarbeiten der Reparaturen kommen jetzt kaum noch Aufträge herein. Die Sowjetunion kann auch ihre Reparaturwünsche nicht bezahlen.

Selbst dem WERFTECHO geht es jetzt an den Kragen. Seine Auflage hat sich in den letzten 12 Monaten ständig vermindert, so daß die Kosten für die immer kleinere Auflage im Umfang von 8 Seiten nicht mehr aufzubringen sind. Daß das Blatt 10 Pf kostet, deckt den Aufwand nicht. Deshalb wird beschlossen, die Zeitung in der bisherigen Form ab Jahresende nicht mehr weiterzuführen. Sie war vom Konzept her bislang eine *unabhängige Werkszeitung, die sowohl Organ der Unternehmensführung als auch Organ der Belegschaft ist und bei journalistischer Eigenverantwortung diese beiderseitigen Interessen zum Wohle der Werft und ihrer Belegschaft umsetzt*.⁵¹

Vielleicht ist es weniger die Kostensituation als der unabhängige Charakter des Organs, der die Änderung bewirkt, denn unter gleichem Namen, aber mit verringertem Umfang wird es fortgesetzt, aber jetzt als Informationsblatt der Geschäftsführung. Dafür fällt der Preis von 10 Pf weg, die Information gibt es künftig gratis. Die Abbildungen zeigen in Form der Titelaufmachung noch einmal das kurze, aber bewegte Leben des WERTECHOS.

Neben diesen Sparmaßnahmen besinnt man sich, wie schon erwähnt, in zunehmendem Maße auf die Fähigkeiten der Werft, auch andere Stahlbauarbeiten als Schiffe auszuführen. Der erste größere Auftrag in dieser Richtung ist der Bau eines neuen Schleusentores für die Hamburger Schleuse Tatenberg, der im Zuge einer Ausschreibung vom November 1990 heringeholt werden kann. Mitte März 1991 soll es fertig sein.⁵²

Ein anderes Projekt ist die zweite Baustufe für den Kaufhausponton PLAZA im alten Hafen Rostock. Andere Möglichkeiten sieht man in der Lukendeckelproduktion als Zulieferer sowie im Bau eines Aschesilos für ein Kraftwerk in Wilhelmshaven.

Dies alles ist zwar nützlich, kann aber natürlich die Werft nicht über Wasser halten. Schiffsreparaturaufträge sucht man jetzt vergeblich, gerade das Nordseeinsel-Fährschiff WESTFALEN ist noch ein einzelner Kunde.⁵³

Inzwischen wartet alles gebannt darauf, wie das Konzept der DMS aussehen wird, welches für Februar 1991 angekündigt ist. Als es am 8. Februar auf einer Pressekonferenz der Öffent-



Gesucht wird ein neuer Name!

NEPTUN-WARNOW
WERFT GmbH

— Ausgabe der WERFTZEITUNG vom 11. Juli 1991 —

lichkeit bekannt gegeben wird, berichtet das WERFTECHO in seltsam unklarer Form darüber.³⁴ Was sich dann als Kern der Aussage herausstellt, hat vielfach Ähnlichkeit mit der so heftig kritisierten Studie der Kreditanstalt für Wiederaufbau. Es wird konstatiert, daß

- die vollen Auftragsbücher nicht zu Buche schlagen, weil die Kosten der zu bauenden Schiffe die Erlöse übersteigen,
- diese Aufträge entweder storniert oder nachverhandelt werden müssen,
- die Finanzierung an sich durchaus denkbarer Aufträge der Sowjetunion ungeklärt ist,
- daß aber trotz all dieser Umstände ein ernstzunehmender Schiffbau an der Ostseeküste erhalten bleiben soll,
- daß neben der Sanierung der Betriebe auch eine Schrumpfung erforderlich ist, da der Schiffbau-sektor in der DDR bisher in unsinniger Weise aufgebläht war,
- daß von derzeit etwa 47000 Beschäftigten der DMS bis 1995 etwa die Hälfte freigestellt werden.

Jürgen Krackow sagt noch: *Wir müssen uns darauf einstellen, in einem noch nicht vorgesehenen und erlebten Umfang für die Menschen zu sorgen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit in beachtlichen Größenordnungen freigesetzt werden.* Hatte jemand ernsthaft anderes erwartet? Das ist nun das Gegenteil von dem, was die Belegschaft erhofft hat. Auch der heute so gern gebrauchte Euphemismus »freisetzen« statt »entlassen« kann nicht verschleiern, daß vielen die Arbeitslosigkeit droht. Unklar ist im Moment nur noch, was nun konkret mit der Neptunwerft geschieht. Soll die Werft tatsächlich, wie in dem schon zitierten Gutachten empfohlen, völlig aufgelöst werden?

Aber dann wird deutlich, daß Neptun als Industriestandort erhalten bleibt. Der Schiffbau wird aber konzentriert, und da die Warnow-Werft die neueren und moderneren Anlagen hat, werden beide Werften miteinander verschmolzen. Schiffbau gibt es dann nur noch in Warne-

NEPTUN-WARNOW
KURIER



Information der Geschäftsführung – 12. September 1991 –

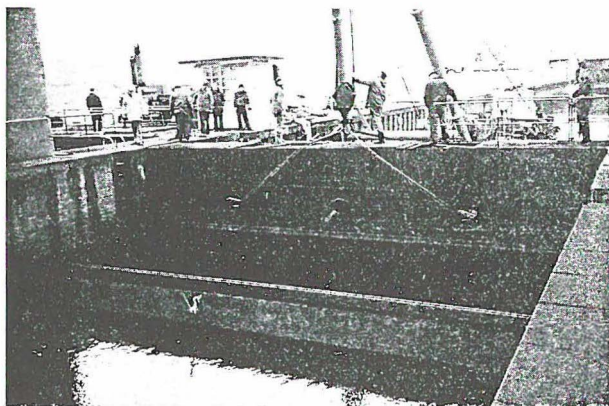
Ausschreibung für Schleusentore ging an Neptunwerft

Neue Horizonte durch den Stahlwasserbau

In der Phase der Umstrukturierung der Werftindustrie im Osten Deutschlands sowie der Anpassung an marktwirtschaftlichen Bedingungen muß sich der Schiffbau durch die Diversifikation zusätzliche Standbeine schaffen.

Auch die Neptunwerft GmbH bemüht sich in jüngster Zeit verstärkt um Aufträge aus der freien Wirtschaft, um überzählige Fertigungskapazitäten besser auszulasten.

Ein Beispiel für erste Erfolge dieser Bemühungen ist die Erteilung eines Auftrages durch die Freie und Hansestadt Hamburg zur Neuanfertigung eines Schleusentores für eine Schleusenkammer im Hamburger Ortsteil Tatenberg.



Eine wichtige Bauphase bewältigen unsere Kollegen gemeinsam mit einer Hamburger Bergungsfirma mit der Demontage des alten Schleusentores. Am 1. April soll die Schleuse Tatenberg mit neuem Tor wieder funktionstüchtig sein.

Foto: U. Simon

Abb. 32 WERFTECHO vom Februar 1991

münde, Neptun führt stattdessen Reparaturen und Stahlbau-Aufträge aus. So ähnlich hatte das KfW-Gutachten auch gelaute.

Diese Beschlüsse führen zu Kundgebungen und Protestveranstaltungen unter dem Motto »ARBEIT – UM HIER ZU LEBEN«. ⁵⁵ Überlagert wird diese Situation von Warnstreiks und Blockaden, die höhere Einkommen und bessere Anpassung an die Westlöhne fordern.

Wieder beginnt eine Phase quälender Ungewißheit; diesmal geht es darum, wie es für die »freizusetzenden« Menschen weitergehen soll. Ministerpräsident Gomolka rechnet mit einem Überbrückungszeitraum von einem Jahr für das in Arbeit befindliche Strukturprogramm. Bis dahin müßten Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen weiterhelfen, für welche seine Regierung in einem Sofortprogramm 100 Mio. DM bereitgestellt habe. ⁵⁶

Arbeitsbeschaffung wäre in der Tat eine wichtige Sache, denn viel geht da auf der Werft nicht mehr. Am 8. März 1991 läuft das vierte Schiff der MPC-Serie, die ALEKSANDR MARI NESKO, vom Stapel. ⁵⁷ Das ist der vorletzte Schiffsneubau bei Neptun, denn ab Nummer Sechs der Serie soll es bei der Warnow-Werft weitergehen, obwohl die Aufträge ursprünglich von Neptun beschafft und konstruiert worden sind. Wie mag es den Neptunarbeitern da zumute sein? Das ist überhaupt noch die Frage, wie sich die Belegschaften der beiden zwangsvereinigten Werften vertragen.

Die wollen die Werften zusammenlegen, damit sie uns plattmachen können und Wir haben die Schiffe entwickelt und andere sollen sie jetzt bauen, bekommt Arbeitsminister Blüm zu

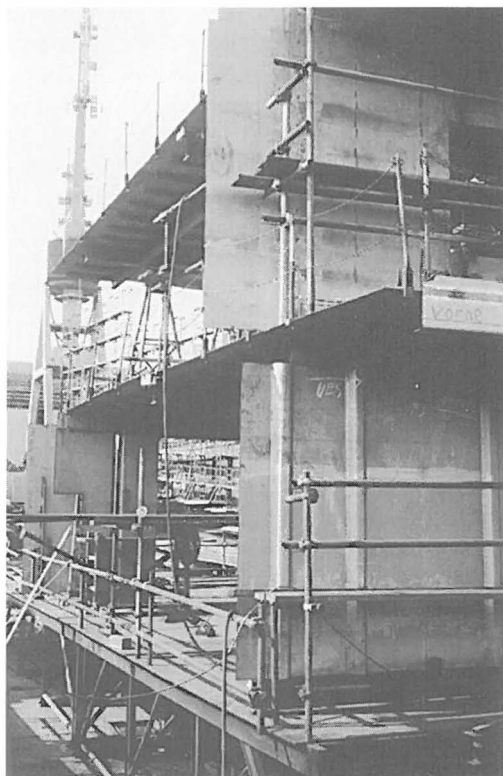


Abb. 33 Hier entsteht die 2. Ausbaustufe für den PLAZA-Kaufhausponton. (Foto: Hückstädt, April 1991)

hören, als er Ende März die Werft besucht. Rezepte kann Blüm auch nicht bieten, wohl aber ein Programm für Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen.

ABM – das ist jetzt das neue Zauberwort. Wie es gehen könnte, beschreibt das HAMBURGER ABENDBLATT⁵⁸:

Mit Elan und Optimismus arbeiten die beiden Diplom-Ingenieure Helmut Witt und Rainer Krüger auf der Rostocker Neptunwerft an der Gründung einer Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaft Neptun GmbH. Zusammen mit 10 Mitarbeitern haben die beiden in den letzten Wochen Konzepte, Projekte und Bildungsprogramme entworfen; Betriebsgelände und -anlagen stehen schon bereit.

Die neue Gesellschaft könnte wie geplant zum 1. Juli starten. Rund 300 bis 500 ehemalige Neptun-Arbeiter kämen hier unter. Doch plötzlich ist ungewiß, ob all das jemals Wirklichkeit wird.

»Wir hängen zwischen zwei Mühlsteinen«, sagt Witt dem Abendblatt. Die DMS einschließlich ihrer Tochter, der Neptunwerft, betrachtet er dabei ebenso als Mühlstein wie die Treuhandanstalt in Berlin.

Erst vorige Woche hatte der Aufsichtsrat der DMS die Konzern-Betriebsvereinbarung zur verbindlichen Gründung solcher Beschäftigungsgesellschaften zum »unverzichtbaren Bestandteil des DMS-Unternehmenskonzeptes« erklärt. Wer im Stammwerk keine Beschäftigung mehr findet, soll nicht entlassen werden, sondern in eine Beschäftigungsgesellschaft wechseln, um der sonst drohenden Arbeitslosigkeit zu entgehen.

Doch die Treuhand wehrt sich dagegen, daß sich die Betriebe an Beschäftigungsgesellschaften beteiligen und sich so zu weiteren Leistungen verpflichten.

Der Umbau eines Wohnschiffes der Bundesmarine in ein Schulungsschiff, Umwelanlagen, Schiffsrecycling – eine Menge Pläne haben die beiden Ingenieure, wenn es wirklich losgeht. An Fachpersonal wird es ja nicht mangeln. Und es drängt, denn zum Halbjahresende läuft der tarifliche Kündigungsschutz vieler Werftmitarbeiter aus.

Aber im Moment bereitet erst einmal die Neptunwerft den Zusammenschluß mit der Warnow-Werft vor. Ein Drittel ihres Geländes will sie verkaufen, weil Verkleinerung das Gebot der Stunde ist.⁵⁹ An einen Industriepark für die Metall- und Baubranche denkt man dort, dazu auch an einen Kaufhauskomplex. Viele ehemalige Werftarbeiter könnten da neue Beschäftigung finden; und das ist dringend nötig, denn von den ursprünglich über 6000 Neptun-Arbeitsplätzen werden zum Jahresende 1991 nur noch 1416 übrig sein.

Doch ehe das alles Wirklichkeit werden kann, findet noch der letzte Stapellauf auf der traditionsreichen Werft statt, der vielen Augenzeugen, obgleich es ja eigentlich ein positives Ereignis ist, die Tränen in die Augen treibt. Mit der Baunummer 465 KAPITAN MOSCHINSKY geht der Schiffsneubau auf der Neptunwerft am 29. Juni 1991 unwiderruflich zu Ende.



Abb. 34 ALEKSANDR MARINESKO am Ausrüstungskai. (Foto: Hückstädt, April 1991)

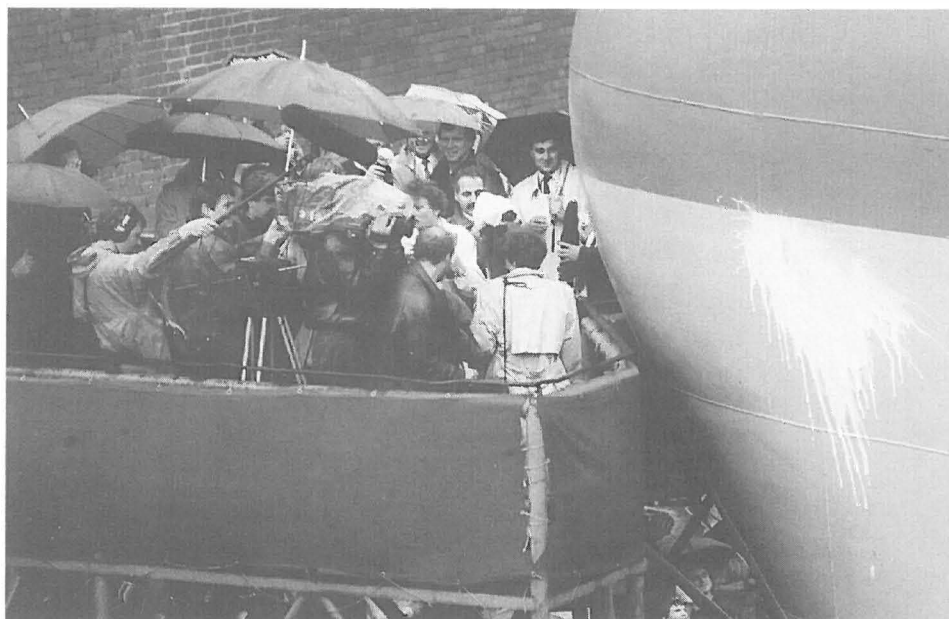


Abb. 35 Taufe der KAPITAN MOSHCHINSKY am 29. Juni 1991. (Foto: Reinhard Kramer)

Das „Aus“ für den Schiffsneubau in der Neptunwerft

Letzter Stapellauf voller Trauer und Bitterkeit

Stilles Gedenken an traditionsreicher Stätte/1778 Schiffe in 140 Jahren

Abb. 36 *NORDDEUTSCHE NEUESTE NACHRICHTEN* vom 1. Juli 1991

Ab 1. Juli 1991 ist die Neptunwerft GmbH erloschen. Neu gegründet ist die Neptun-Warnow-Werft GmbH. Immerhin steht der Name »Neptun« an der Spitze dieses Namens. Ein gutes Omen für alle, die dort noch Arbeit haben. Neptun ist nicht tot!



Im April 1991 bin ich wieder in Rostock. Vom Kabutzenhof hat man eine gute Sicht warnow-abwärts auf die Werftanlagen. Viel ist nicht zu sehen. Die Docks sind leer. ALEKSANDR MARI-NEKO liegt am Ausrüstungskai, links davon der Bagger LENINGRAD, der auf Bezahlung aus der Sowjetunion wartet. Und das ist alles.

Umhüllt von den Abgasschwaden des ständig zunehmenden Verkehrs steht neben mir das Standbild der »Revolutionären Matrosen«, vom respektlosen Volk die »Nackte Gewalt« genannt. Sie recken drohend die Fäuste in den Himmel.

Wird fortgesetzt.



Abb. 37 Endzeitstimmung auf der Neptunwerft. Das Heck gehört zu ALEKSANDR MARINESKO.
(Foto: Hückstädt, April 1991)

Anmerkungen:

- 1 WERFTECHO (im folgenden abgekürzt WE) vom 19. Januar 1990.
- 2 Ebd.
- 3 Ebd.
- 4 Ebd., vom 2. März 1990.
- 5 Ebd., vom 20. März 1990.
- 6 Ebd., vom 30. März 1990.
- 7 Ebd., vom 20. April 1990.
- 8 Ebd.
- 9 HOCHSEEFISCHER (Werkzeitung des VEB Fischfang Rostock) vom 27. März 1990.
- 10 Reinhard Straub (Direktor für Produktion) auf der Plan-Information im Juli (WE vom 20. Juli 1990).
- 11 WE vom 22. Juni 1990.
- 12 Ebd., vom 2. März 1990.
- 13 Ebd., vom 11. Mai 1990.
- 14 Ebd.
- 15 Ebd., vom 25. Mai 1990.
- 16 Ebd., vom 11. Mai 1990.
- 17 Ebd., vom 25. Mai 1990.
- 18 Ebd., vom 18. Mai 1990.
- 19 Ebd., vom 22. Juni 1990.
- 20 Ebd., vom 29. Juli 1990.
- 21 Ebd., vom 22. Juni 1990.
- 22 Ebd., vom 6. Juli 1990.
- 23 Ebd. Zu dem aus diesem Anlaß abgehaltenen Symposium ist ein Vortrags-Sammelband unter dem Titel »140 Jahre Eisenschiffbau in Rostock, 1850–1990« erschienen (Brandenburgisches Verlagshaus, Berlin 1991).
- 24 DER SPIEGEL 29/1990, S. 69.
- 25 Ebd.
- 26 WE vom 8. Juni 1990.
- 27 Ebd., vom 15. Juni 1990.
- 28 Ebd., vom 20. Juli 1990.
- 29 Ebd., vom 10. August 1990.
- 30 Ebd., vom 31. August 1990.
- 31 Ebd., vom 3. August 1990.
- 32 Ebd., vom 10. August 1990.
- 33 Ebd., vom 17. August 1990.
- 34 Ebd., vom 24. August 1990.
- 35 Ebd.
- 36 Ebd., vom 17. August 1990.
- 37 Ebd., vom 2. September 1990.
- 38 Ebd., vom 14. September 1990.
- 39 Ebd.
- 40 Ebd.
- 41 Zum Problem des Verbleibs der alten DDR-Manager in den Betrieben siehe DER SPIEGEL 27/1991; zu Jürgen Krackow ebd., 28/1991.
- 42 NORDDEUTSCHE ZEITUNG vom 25. Januar 1991.
- 43 Ministerpräsident Gomolka bei einem Besuch auf der Neptunwerft am 15. Februar 1991 (OSTSEE-ZEITUNG vom 16. Februar 1991). Es sei vermerkt, daß dieses Zitat aus dem Zusammenhang genommen ist und nicht Gomolkas wirkliche Meinung ausdrückt.
- 44 NEUES DEUTSCHLAND vom 26./27. Januar 1991.
- 45 MORGENPOST MECKLENBURG, Datum nicht bekannt.
- 46 Ebd., vom 26. Januar 1991.
- 47 NORDDEUTSCHE NEUESTE NACHRICHTEN vom 10. April 1991.
- 48 NORDDEUTSCHE ZEITUNG vom 7. März 1991.
- 49 WE vom 2. November 1990.
- 50 Ebd., vom 14. Dezember 1990.
- 51 Ebd., vom 12. Oktober 1990.

- 52 Ebd., Nr. 2/91.
- 53 Ebd., Nr. 3/91.
- 54 Ebd.
- 55 Ebd., Nr. 4/91.
- 56 Ebd.
- 57 Ebd., Nr. 5/91.
- 58 HAMBURGER ABENDBLATT vom 21. Juni 1991.
- 59 OSTSEE-ZEITUNG vom 22. Juni 1991.

Das ist die einzige Möglichkeit
zu sein, die ich mir vorstellen
kann. Ich bin mir nicht sicher,
ob das die richtige Lösung ist.